

# Canada Gazette

## Part II



# Gazette du Canada

## Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, OCTOBER 4, 2017

Statutory Instruments 2017

SOR/2017-193 to 207 and SI/2017-51 to 55

Pages 2479 to 2716

OTTAWA, LE MERCREDI 4 OCTOBRE 2017

Textes réglementaires 2017

DORS/2017-193 à 207 et TR/2017-51 à 55

Pages 2479 à 2716

### Notice to Readers

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 11, 2017, and at least every second Wednesday thereafter.

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

The two electronic versions of the *Canada Gazette* are available free of charge. A Portable Document Format (PDF) version of Part I, Part II and Part III as an official version since April 1, 2003, and a HyperText Mark-up Language (HTML) version of Part I and Part II as an alternate format are available on the *Canada Gazette* website at <http://gazette.gc.ca>. The HTML version of the enacted laws published in Part III is available on the Parliament of Canada website at <http://www.parl.gc.ca>.

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 418, Blackburn Building, 85 Sparks Street, Ottawa, Canada.

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

### Avis au lecteur

La Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 11 janvier 2017, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

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

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la pièce 418, Édifice Blackburn, 85, rue Sparks, Ottawa, Canada.

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

## Registration

SOR/2017-193 September 15, 2017

## INDIAN ACT

**Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Blueberry River)**

Whereas, by Order in Council P.C. 1978-593 of March 2, 1978, it was declared that the council of the Blueberry River Band, in British Columbia, shall be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*<sup>a</sup>;

Whereas, by band council resolution of April 21, 1997, the name of the band has changed to the Blueberry River First Nations;

Whereas the council of that First Nation adopted a resolution, dated August 18, 2017, requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development terminate the application of the *Indian Bands Council Elections Order*<sup>b</sup> to that council;

Whereas the council of that First Nation has provided to that Minister a proposed community election code that sets out rules regarding the election of the chief and councillors of that First Nation;

And whereas that Minister no longer deems it advisable for the good government of that First Nation that its council be selected by elections held in accordance with the *Indian Act*<sup>a</sup>;

Therefore, the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Blueberry River)*.

Gatineau, September 13, 2017

Carolyn Bennett  
Minister of Indian Affairs and  
Northern Development

## Enregistrement

DORS/2017-193 Le 15 septembre 2017

## LOI SUR LES INDIENS

**Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Blueberry River)**

Attendu que, dans le décret C.P. 1978-593 du 2 mars 1978, il a été déclaré que le conseil de la bande Blueberry River, en Colombie-Britannique, serait constitué au moyen d'élections tenues selon la *Loi sur les Indiens*<sup>a</sup>;

Attendu que, par résolution du conseil de bande du 21 avril 1997, le nom de la bande a été remplacé par Premières Nations Blueberry River;

Attendu que le conseil des Premières Nations Blueberry River a adopté une résolution le 18 août 2017 dans laquelle il demande à la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien de le soustraire à l'application de l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes<sup>b</sup>;

Attendu que ce conseil a fourni à la ministre un projet de code électoral communautaire prévoyant des règles sur l'élection du chef et des conseillers des premières nations;

Attendu que la ministre ne juge plus utile à la bonne administration des premières nations que son conseil soit constitué au moyen d'élections tenues conformément à la *Loi sur les Indiens*<sup>a</sup>,

À ces causes, en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*<sup>a</sup>, la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien prend l'Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Blueberry River), ci-après.

Gatineau, le 13 septembre 2017

La ministre des Affaires indiennes et  
du Nord canadien  
Carolyn Bennett

<sup>a</sup> R.S., c. I-5<sup>b</sup> SOR/97-138<sup>a</sup> L.R., ch. I-5<sup>b</sup> DORS/97-138

## Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Blueberry River)

### Amendment

**1** Item 10 of Part I of Schedule I to the *Indian Bands Council Elections Order*<sup>1</sup> is repealed.

### Coming into Force

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

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

#### Issues

The community of the Blueberry River First Nations, in British Columbia, wishes to select its chief and councillors based on its own community leadership selection process that was developed and ratified by the community. To do so, the Minister of Indian Affairs and Northern Development must, by order, amend the *Indian Bands Council Elections Order*, made pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*, thereby terminating the application of the election provisions of the *Indian Act* to the First Nation. The council of the Blueberry River First Nations has, by resolution, asked that the Minister of Indian Affairs and Northern Development make such an order.

#### Background

Subsection 74(1) of the *Indian Act* provides authority for the Minister of Indian Affairs and Northern Development to order that the election of the chief and councillors of a First Nation be held in accordance with the *Indian Act* when he deems it advisable for the good governance of that First Nation.

On March 2, 1978, it was declared by order-in-council that the council of the Blueberry River First Nations (known as the Blueberry River Band) shall be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*. The First Nation has selected its chief and councillors under this election system ever since. The name of the First Nation appears on Schedule I of the *Indian Bands Council*

## Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Blueberry River)

### Modification

**1** L'article 10 de la partie I de l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*<sup>1</sup> est abrogé.

### Entrée en vigueur

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

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

(Ce résumé ne fait pas partie de l'Arrêté.)

#### Enjeux

La collectivité des Premières Nations Blueberry River, en Colombie-Britannique, désire élire son chef et ses conseillers au moyen de son propre processus de sélection communautaire, qui a été développé et ratifié par la collectivité. Pour ce faire, la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien doit, par arrêté, modifier l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, pris conformément au paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*, qui aura pour effet de soustraire la Première Nation de l'application des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens*. Le conseil des Premières Nations Blueberry River a, par résolution, demandé à la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien de prendre un tel arrêté.

#### Contexte

Le paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* confère au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le pouvoir d'ordonner que les élections du chef et des conseillers d'une Première Nation soient tenues en vertu de cette loi, lorsqu'il le juge utile à la bonne administration de cette Première Nation.

Le 2 mars 1978, il a été déclaré par voie d'un décret que le conseil des Premières Nations Blueberry River (connues sous le nom de bande Blueberry River) serait constitué au moyen d'élections tenues selon la *Loi sur les Indiens*. Depuis, la Première Nation choisit son chef et ses conseillers selon ce système électoral. Le nom de la Première Nation figure à l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du*

<sup>1</sup> SOR/97-138

<sup>1</sup> DORS/97-138

*Elections Order*, made pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*.

However, a First Nation holding elections under the *Indian Act* can seek a change to its election system and a conversion to a community election system by requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development terminate the application of the electoral provisions of the Act to the First Nation by amending the *Indian Bands Council Elections Order*.

### Objectives

The *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Blueberry River)*, made pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*, terminates the application of the election provisions of the *Indian Act* to the Blueberry River First Nations. It is limited to and of interest only to the Blueberry River First Nations. The conversion to a local community election system will serve to build and strengthen the First Nation's governance autonomy and better address the needs of the community.

### Description

Indigenous and Northern Affairs Canada's *Conversion to Community Election System Policy* sets the steps and the conditions under which a First Nation holding elections under the *Indian Act* can adopt a community election system.

The termination of the application of the election provisions of the *Indian Act* to a First Nation is effected by means of an order of the Minister of Indian Affairs and Northern Development when Indigenous and Northern Affairs Canada is satisfied that the First Nation has developed suitable election rules that afford secret ballot voting, an independent appeals process and that comply with the *Canadian Charter of Rights and Freedoms*. Furthermore, the community's election rules and the desire to convert to using them must have received the support of the members of the community.

### "One-for-One" Rule

The "One-for-One" Rule does not apply to this Order, as it does not result in any administrative costs or savings to business.

### Small business lens

The small business lens does not apply to this Order, as it does not result in any costs for small business.

*conseil de bandes indiennes*, pris conformément au paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*.

Cependant, une Première Nation tenant ses élections en vertu de la *Loi sur les Indiens* peut demander un changement à son système électoral et une conversion vers un système électoral communautaire. Pour ce faire, elle demande au ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien de modifier l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, afin de la soustraire de l'application des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens*.

### Objectifs

L'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Blueberry River)*, pris conformément au paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*, vise le retrait des Premières Nations Blueberry River de l'application des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens*. L'Arrêté est pris dans l'intérêt des Premières Nations Blueberry River et se limite à cet intérêt. La conversion vers un système électoral communautaire permettra de développer et de renforcer l'autonomie de gouvernance de la Première Nation et répondra plus adéquatement aux besoins de la communauté.

### Description

La *Politique sur la conversion à un système électoral communautaire* d'Affaires autochtones et du Nord Canada établit les étapes et les conditions en vertu desquelles une Première Nation tenant ses élections selon les dispositions de la *Loi sur les Indiens* puisse adopter un système électoral communautaire.

Le retrait d'une Première Nation de l'application des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens* se fait par arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien lorsqu'Affaires autochtones et du Nord Canada a la certitude que la Première Nation a développé des règles électorales appropriées qui permettent le vote secret, un processus d'appel indépendant et qui respectent la *Charte canadienne des droits et libertés*. De plus, les règles communautaires, tout comme la volonté de se convertir à l'utilisation de ces règles, doivent avoir reçu l'appui des membres de la communauté.

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à cet arrêté, car il n'implique aucune augmentation ou réduction des coûts administratifs pour les entreprises.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cet arrêté, car il n'entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

## Consultation

The *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Blueberry River)* was made at the request of the council of the Blueberry River First Nations. The community election by-law underwent a community ratification process, wherein a majority of the votes cast by the First Nation's electors were in favour of the amendment being proposed to the *Indian Bands Council Elections Order* and were also in favour of all future elections being conducted in accordance with that by-law.

## Rationale

On August 17, 2017, the First Nation held a ratification vote to determine whether its members were in favour of the First Nation being removed from the election provisions of the *Indian Act* and of adopting the *Blueberry River Custom Election By-Law*. Based upon the ratification officer's certified report submitted by the First Nation, 326 electors were eligible to vote, of which 191 cast a ballot, for a voter participation rate of 58%.

Of the total ballots cast in the ratification vote, 53% were cast in favour of the community election by-law (101 votes were cast in favour, and 90 votes were cast against).

On August 18, 2017, the council of the Blueberry River First Nations submitted a resolution requesting that the Minister of Indian Affairs and Northern Development issue an order terminating the application of section 74 of the *Indian Act* to the First Nation.

As the election by-law of the Blueberry River First Nations and the community ratification process that has taken place are compliant with Indigenous and Northern Affairs Canada's *Conversion to Community Election System Policy*, and because of the specific request by resolution of the First Nation's council, the Minister of Indian Affairs and Northern Development no longer deems it advisable for the good governance of the First Nation that its chief and councillors be selected by elections held in accordance with the *Indian Act*. Consequently, the *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Blueberry River)* ensures that elections of chief and councillors can be held under the community's election by-law.

There is no cost consequence associated with the termination of the application of the election provisions of the *Indian Act* to the Blueberry River First Nations. Henceforth, the Blueberry River First Nations will assume full responsibility for the conduct of its entire electoral process.

## Consultation

L'Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (*Blueberry River*) a été pris à la demande du conseil des Premières Nations Blueberry River. Le règlement électoral communautaire a subi un processus de ratification communautaire au cours duquel une majorité des voix déposées par les électeurs de la Première Nation s'est avérée en faveur de la modification à l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes et de la tenue des élections futures en vertu de ce règlement.

## Justification

Le 17 août 2017, la Première Nation a tenu un vote de ratification afin de déterminer si ses membres appuyaient son retrait de l'application des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens* et l'adoption du *Blueberry River Custom Election By-Law*. Conformément au rapport de certification de l'agent de ratification qui a été soumis par la Première Nation, 326 électeurs étaient admissibles au vote. Parmi ces électeurs, 191 ont déposé un bulletin de vote pour une participation électorale de 58 %.

Du nombre total de bulletins déposés lors du vote de ratification, 53 % des votes furent déposés en faveur du règlement électoral communautaire (101 votes furent déposés en faveur, tandis que 90 votes furent déposés contre la proposition).

Le 18 août 2017, le conseil des Premières Nations Blueberry River a soumis une résolution demandant à la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien de prendre un arrêté visant à soustraire la Première Nation à l'application de l'article 74 de la *Loi sur les Indiens*.

Le règlement électoral des Premières Nations Blueberry River et le processus de ratification communautaire qui s'est tenu sont conformes à la *Politique sur la conversion à un système électoral communautaire* d'Affaires autochtones et du Nord Canada, et, compte tenu de la demande par résolution du conseil de la Première Nation, la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien ne juge maintenant plus utile à la bonne administration de la Première Nation que l'élection du chef et des conseillers se fasse selon les modalités de la *Loi sur les Indiens*. Par conséquent, l'Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (*Blueberry River*) garantit que les élections du chef et des conseillers pourront se tenir en vertu du règlement électoral de la communauté.

Il n'y a aucun coût associé au retrait des Premières Nations Blueberry River des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens*. Dorénavant, la Première Nation assumera la pleine responsabilité de la conduite de l'ensemble de son processus électoral.

**Implementation, enforcement and service standards**

Compliance with the community's election by-law, the conduct of elections and disputes arising from the elections are now the responsibility of the Blueberry River First Nations.

**Contact**

Marc Boivin  
Director  
Governance Policy and Implementation  
Indigenous and Northern Affairs Canada  
10 Wellington Street, 8th Floor  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H4  
Telephone: 819-994-6735  
Fax: 819-953-3855  
Email: [Marc.Boivin@aadnc-aadnc.gc.ca](mailto:Marc.Boivin@aadnc-aadnc.gc.ca)

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

Conformément à son règlement électoral communautaire, la tenue des élections et les conflits en découlant relèveront dorénavant de la responsabilité des Premières Nations Blueberry River.

**Personne-ressource**

Marc Boivin  
Directeur  
Politiques et mise en œuvre de la gouvernance  
Affaires autochtones et du Nord Canada  
10, rue Wellington, 8<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H4  
Téléphone : 819-994-6735  
Télécopieur : 819-953-3855  
Courriel : [Marc.Boivin@aadnc-aadnc.gc.ca](mailto:Marc.Boivin@aadnc-aadnc.gc.ca)

Registration  
SOR/2017-194 September 19, 2017

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

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

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

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

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

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

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

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

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

Mississauga, September 18, 2017

Enregistrement  
DORS/2017-194 Le 19 septembre 2017

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

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

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

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

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

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

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

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

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

Mississauga, le 18 septembre 2017

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Amendment

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

### Modification

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

### Coming into Force

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

### Entrée en vigueur

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

#### SCHEDULE

(Section 1)

#### SCHEDULE

(Subsections 5(2) and (3))

### Control Period Beginning on May 1, 2017 and Ending on April 28, 2018

	Column 1	Column 2
Item	Province	Pounds of Turkey
1	Ontario	173,356,507
2	Quebec	84,777,640
3	Nova Scotia	9,568,147
4	New Brunswick	8,538,016
5	Manitoba	31,545,572
6	British Columbia	46,349,820
7	Saskatchewan	12,289,010
8	Alberta	34,934,032
TOTAL		401,358,744

#### ANNEXE

(article 1)

#### ANNEXE

(paragraphe 5(2) et (3))

### Période réglementée commençant le 1<sup>er</sup> mai 2017 et se terminant le 28 avril 2018

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Province	Livres de dindon
1	Ontario	173 356 507
2	Québec	84 777 640
3	Nouvelle-Écosse	9 568 147
4	Nouveau-Brunswick	8 538 016
5	Manitoba	31 545 572
6	Colombie-Britannique	46 349 820
7	Saskatchewan	12 289 010
8	Alberta	34 934 032
TOTAL		401 358 744

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

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



## EXPLANATORY NOTE

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

This amendment revises the limitations to be applied when determining the market allotment of a producer or when issuing a new market allotment within a province during the control period beginning on May 1, 2017, and ending on April 28, 2018.

## NOTE EXPLICATIVE

*(Cette note ne fait pas partie du Règlement.)*

La modification vise à fixer les nouvelles limites dont il faut tenir compte lors de la détermination des allocations de commercialisation des producteurs ou de l'attribution de nouvelles allocations de commercialisation dans une province au cours de la période réglementée commençant le 1<sup>er</sup> mai 2017 et se terminant le 28 avril 2018.

Registration  
SOR/2017-195 September 22, 2017

FISHERIES ACT

### Regulations Amending the Ontario Fishery Regulations, 2007

P.C. 2017-1171 September 22, 2017

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Fisheries and Oceans, pursuant to section 43<sup>a</sup> of the *Fisheries Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Ontario Fishery Regulations, 2007*.

### Regulations Amending the Ontario Fishery Regulations, 2007

## Amendments

**1** The definition *border waters area* in subsection 1(1) of the *Ontario Fishery Regulations, 2007*<sup>1</sup> is repealed.

**2** Section 20 of the Regulations is replaced by the following:

**20** No non-resident shall catch and retain in any one day fish of a species set out in column 3 of Part 4 of Schedule 3 as specified for the type of licence set out in column 1 from the waters set out in column 2 in an amount that exceeds the quota or of a size that does not comply with the size limit set out in column 4.

**3** The portion of item 2 of Part 3 of Schedule 3 to the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Column 1	
Item	Licence
<b>Zone 5</b>	
2	Resident Sport Fishing Licence

Enregistrement  
DORS/2017-195 Le 22 septembre 2017

LOI SUR LES PÊCHES

### Règlement modifiant le Règlement de pêche de l'Ontario (2007)

C.P. 2017-1171 Le 22 septembre 2017

Sur recommandation du ministre des Pêches et des Océans et en vertu de l'article 43<sup>a</sup> de la *Loi sur les pêches*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement de pêche de l'Ontario (2007)*, ci-après.

### Règlement modifiant le Règlement de pêche de l'Ontario (2007)

## Modifications

**1** La définition de *zone des eaux limitrophes*, au paragraphe 1(1) du *Règlement de pêche de l'Ontario (2007)*<sup>1</sup>, est abrogée.

**2** L'article 20 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

**20** Il est interdit à tout non-résident de prendre et de garder dans une même journée des poissons d'une espèce mentionnée à la colonne 3 de la partie 4 de l'annexe 3, pêchés dans les eaux visées à la colonne 2, en quantité excédant le contingent fixé à la colonne 4 ou d'une taille qui n'est pas conforme à la limite de taille qui y est prévue, selon le type de permis visé à la colonne 1.

**3** Le passage de l'article 2 de la partie 3 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	
Article	Permis de pêche
<b>Zone 5</b>	
2	Permis de pêche sportive (résident)

<sup>a</sup> S.C. 2012, c. 19, s. 149

<sup>b</sup> R.S., c. F-14

<sup>1</sup> SOR/2007-237

<sup>a</sup> L.C. 2012, ch. 19, art. 149

<sup>b</sup> L.R., ch. F-14

<sup>1</sup> DORS/2007-237

**4 Part 4 of Schedule 3 to the Regulations is replaced by the following:**

#### PART 4

### Non-resident Daily Catch and Retain Quotas and Size Limits

(Section 20)

Item	Column 1 Licence	Column 2 Waters	Column 3 Species	Column 4 Daily Catch and Retain Quota and Size Limit
1	Non-resident Sport Fishing Licence or Non-resident Conservation Fishing Licence	Zone 5	Walleye or Sauger or any combination	2 walleye or sauger in the aggregate, of which only 1 may be greater than 46 cm
2	Non-resident Sport Fishing Licence or Non-resident Conservation Fishing Licence	Zone 5	Lake trout	1, any size

Article	Colonne 1 Permis	Colonne 2 Eaux	Colonne 3 Espèce	Colonne 4 Contingent quotidien et limite de taille
1	Permis de pêche sportive ou permis écologique (non-résident)	Zone 5	Doré jaune ou doré noir ou un mélange des deux	2 dorés, au total, dont seulement un de plus de 46 cm
2	Permis de pêche sportive ou permis écologique (non-résident)	Zone 5	Touladi	1, de toute taille

## Coming into Force

**5 These Regulations come into force on January 1, 2018, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.**

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

In Ontario, the catch and retain limit is the number of fish that are allowed to be caught and kept in one day. The possession limit is the number that is permitted to have in someone's possession, on hand, in cold storage, in transit or anywhere else. If a fish is caught after reaching the daily catch or possession limit for that species, the fish must be released immediately back to the water. Typically, possession limits are the same as catch and retain limits except where specified. However, there are limited areas where there is a difference between catch and possession limits. When this occurs, it is referred to as differential limits.

**4 La partie 4 de l'annexe 3 du même règlement est remplacée par ce qui suit :**

#### PARTIE 4

### Contingents quotidiens de prise et de garde et limites de taille pour non-résidents

(article 20)

## Entrée en vigueur

**5 Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2018 ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.**

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Enjeux

En Ontario, la limite de prises et de garde est le nombre de poissons qu'il est permis de prendre et de garder dans une même journée. La limite de possession est le nombre de poissons qu'il est permis d'avoir en sa possession, à portée de main, en entreposage sous froid, en transit ou n'importe où ailleurs. Si une personne attrape un poisson après avoir atteint sa limite de prises quotidiennes ou de possession pour cette espèce, elle doit immédiatement remettre le poisson à l'eau. Sauf indication contraire, les limites de possession sont les mêmes que les limites de prises et de garde. Cependant, il existe des zones limitées

Fisheries management Zone 5 (FMZ 5) and its border waters area (BWA) is an example where the differential limits are in place.

Fisheries management Zone 5 (see Note i in the Annex), located in the northwest region of Ontario, extends over a large geographic range covering an area of approximately 44 360 km<sup>2</sup>. FMZ 5 spans three of Ontario Ministry of Natural Resources and Forestry (MNRF) administrative districts including the entire Fort Frances District and southern portions of Kenora and Dryden districts.

The BWA (see Note ii in the Annex), which is a subset of the FMZ 5, is a management program that was implemented in the mid-1990's and was designed to reduce the impact of non-resident day trip anglers on the sustainability of sauger, walleye, and lake trout fisheries within this area. The BWA (see Note iii in the Annex) has more restrictive daily catch and retain limits for non-resident<sup>1</sup> anglers for sauger, walleye<sup>2</sup> and lake trout than outside of the BWA (i.e. the rest of the FMZ 5). In addition to the lower limits in the BWA, the BWA also has differential catch and retain and possession limits.

Currently, the *Ontario Fishery Regulations, 2007* (OFR, 2007) establish differential limits for non-residents for sauger, walleye, and lake trout in the BWA. Daily catch and retain limits for non-resident sport fishing licences are currently two for sauger and walleye, and one for lake trout, with some variances for certain water bodies within the BWA. Outside of the BWA (i.e. across the rest of the zone), the daily catch and retain limit is currently four for sauger and walleye, and two for lake trout.

Recent fisheries assessments in some of the water bodies of FMZ 5 indicate that about half of the lakes surveyed have sauger and walleye populations showing signs of harvest stress resulting in reduced abundance of larger populations and younger populations.

The purpose of these amendments is to apply the differential daily catch and retain limit for non-residents currently in place in the BWA for sauger, walleye and lake trout throughout FMZ 5 (i.e. sauger and walleye daily limit of two; lake trout daily limit of one). There are no changes to the possession limits as they are consistent inside and

où les limites de prises et de possession sont différentes. Lorsque cela se produit, on dit qu'il y a des limites différentielles. La zone de gestion des pêches 5 (ZGP 5) et sa zone des eaux limitrophes (ZEL) sont un exemple de zones où il y a des limites différentielles.

La zone de gestion des pêches 5 (voir la note i dans l'annexe), située dans le nord-ouest de l'Ontario, couvre une vaste région géographique de près de 44 360 km<sup>2</sup>. La ZGP 5 s'étend sur trois districts administratifs du ministère des Richesses naturelles et des Forêts (MRNF), y compris l'ensemble du district de Fort Frances et les portions sud des districts de Kenora et de Dryden.

La zone des eaux limitrophes (voir la note ii dans l'annexe), qui est un sous-ensemble de la ZGP 5, est un programme de gestion qui a été mis en œuvre au milieu des années 1990 et qui a été conçu pour réduire les répercussions des voyages d'une journée des pêcheurs à la ligne non-résidents<sup>1</sup> sur la durabilité des pêches de dorés jaunes, de dorés noirs et de truites grises (également connues sous le nom de touladis) dans cette zone. Les limites de prises et de garde du doré<sup>2</sup> et de la truite grise pour les pêcheurs à la ligne non-résidents sont plus faibles dans la ZEL (voir la note iii dans l'annexe) que dans le reste de la ZGP 5. En plus des limites plus basses, il y a également une différence entre les limites de prises et de garde et les limites de possession dans la ZEL.

À l'heure actuelle, le *Règlement de pêche de l'Ontario (2007)* [RPO (2007)] établit des limites différentielles pour les non-résidents pour le doré jaune, le doré noir et la truite grise dans la ZEL. Les limites quotidiennes de prises et de garde associées aux permis de pêche sportive pour les pêcheurs non-résidents sont de deux dorés jaunes ou noirs et d'une truite grise, mais peuvent varier dans certains plans d'eau de la ZEL. À l'extérieur de la ZEL (c'est-à-dire dans le reste de la zone), la limite quotidienne de prises et de garde est de quatre dorés jaunes ou noirs et de deux truites grises.

Selon de récentes évaluations des pêches menées dans certains cours d'eau de la ZGP 5, près de la moitié des lacs évalués comptent des populations de dorés jaunes et de dorés noirs montrant des signes de stress dû à la pêche, entraînant une diminution des populations de dorés jaunes et noirs de plus grande taille et plus jeunes.

L'objectif de ces modifications est d'appliquer la limite quotidienne de prises et de garde du doré jaune, du doré noir et de la truite grise par des pêcheurs non-résidents dans la ZEL à toute la ZGP 5 (c'est-à-dire une limite quotidienne de deux dorés jaunes/noirs et d'une truite grise). Aucun changement de la limite de possession n'est

<sup>1</sup> Non-resident is applied to an angler that does not reside in the province of Ontario, and/or is not a Canadian resident.

<sup>2</sup> In Ontario, walleye and sauger are managed together, as they are closely related and can be found in similar habitats. Therefore, limits apply to both species.

<sup>1</sup> Le terme « non-résident » fait référence à un pêcheur à la ligne qui ne réside pas dans la province d'Ontario ou qui n'est pas un résident canadien.

<sup>2</sup> En Ontario, le doré jaune et le doré noir sont gérés comme une seule espèce, car ils sont étroitement liés et se trouvent dans des habitats similaires. Les limites s'appliquent donc aux deux espèces.

outside the BWA for both species. The amendments would essentially render the BWA as redundant and would

- provide greater protection to resident sauger, walleye, and lake trout populations; and
- will serve to reduce the amount of sauger, walleye, and lake trout harvested daily by non-resident anglers during their visit in all water bodies within FMZ 5, and not just some of the water bodies.

It should be noted that there are several exceptions on individual waters within FMZ 5, such as unique fisheries management concerns, level of angler effort, and allocation issues for shared jurisdictions (i.e. international fishery). Therefore, these exceptions will remain in place despite this amendment.

## Background

The federal government's jurisdiction under the *Fisheries Act* includes responsibility for the protection and conservation of marine and freshwater fisheries and fish habitat. The *Fisheries Act* and its regulations, including the OFR, 2007, govern recreational and commercial fisheries in Canada.

The OFR, 2007 was enacted to govern fishing activities and the management of fishery resources in all waters within the Province of Ontario, with a few exceptions. The exceptions are the following: other than water bodies to which the *National Parks Fishing Regulations* apply, activities carried out under an aquaculture licence, aquaculture activities carried out by employees of the Ontario Ministry of Natural Resources and Forestry, or, under certain conditions, artificially created waters into which only fish obtained from either the holder of an aquaculture licence or the holder of a commercial fishing licence have been released for non-commercial purposes.

The OFR, 2007 gives the Ontario Minister of Natural Resources and Forestry the authority to use variation orders to "vary" existing seasons, quotas and size restrictions; however, some changes require amendment of the OFR, 2007 and are outside the delegated authority of the Ontario Minister of Natural Resources and Forestry. Amending provisions relating to sanctuary boundaries, allowable gear, and the establishment of daily limits is the jurisdiction of the federal government. As a result, amendments to the OFR, 2007 require approval by the federal government (Governor in Council). This amendment establishes consistent daily limits for non-resident anglers for sauger, walleye, and lake trout throughout FMZ 5.

proposé, puisqu'elle est la même pour les deux espèces à l'intérieur et à l'extérieur de la ZEL. Les modifications rendraient inutile la distinction entre la ZGP 5 et la ZEL et permettraient :

- de mieux protéger les populations résidentes de doré et de truite grise;
- de réduire le nombre de dorés jaunes, de dorés noirs et de truites grises pêchés quotidiennement par les pêcheurs à la ligne non-résidents lors de leur visite dans l'ensemble des cours d'eau de la ZGP 5, et non pas seulement dans certains cours d'eau.

Il convient toutefois de noter qu'il y a plusieurs exceptions sur des plans d'eaux individuels au sein de la ZGP 5, comme des préoccupations uniques en matière de gestion des pêches, le niveau d'effort de pêche à la ligne, et la répartition des ressources dans les compétences partagées (c'est-à-dire la pêche internationale). Par conséquent, ces exceptions demeureront en vigueur malgré cette modification.

## Contexte

La compétence fédérale en vertu de la *Loi sur les pêches* comprend la responsabilité de la protection et de la conservation des pêches en milieu marin et en eau douce et de l'habitat du poisson. La *Loi sur les pêches* et ses règlements, y compris le RPO (2007), régissent les pêches récréatives et commerciales au Canada.

Le RPO (2007) a été adopté dans le but de régir les activités de pêche et la gestion des ressources halieutiques dans l'ensemble des eaux de la province de l'Ontario, à quelques exceptions près. Les exceptions sont les suivantes : les cours d'eau régis par le *Règlement sur la pêche dans les parcs nationaux du Canada*, les activités menées dans le cadre d'un permis d'aquaculture, les activités d'aquacultures exercées par les employés du ministère des Richesses naturelles et des Forêts de l'Ontario, ou, dans certaines conditions, les plans d'eaux artificiels dans lesquels seul du poisson provenant d'un titulaire de permis d'aquaculture ou d'un titulaire de permis de pêche commerciale est relâché à des fins non commerciales.

Le RPO (2007) confère au ministère des Richesses naturelles et des Forêts de l'Ontario le pouvoir d'utiliser des ordonnances modificatives pour modifier les saisons, les limites de taille et les quotas existants; toutefois, certains changements requièrent la modification du RPO (2007) et ne relèvent pas du pouvoir délégué du ministre des Richesses naturelles et des Forêts de l'Ontario. Les modifications des dispositions relatives aux limites des réserves ichtyologiques, aux engins permis et à l'établissement des limites quotidiennes demeurent de la compétence fédérale et le gouverneur en conseil a le pouvoir de prendre des règlements à cet égard. Cette modification fixe des limites quotidiennes uniformes pour les non-résidents pour le doré jaune, le doré noir et la truite grise dans toute la ZGP 5.

## Objectives

The regulatory framework associated with FMZ 5 and its BWA is complex. The establishment of the BWA essentially created a sub-zone within FMZ 5. By amending the OFR, 2007 to create consistent daily catch and retain limits throughout the zone essentially eliminates the BWA and achieves the following objectives:

- Brings Zone 5 in line with provincial direction whereby the FMZ 5 boundaries are the principal unit for management;
- Establishes equality amongst tourism establishments regardless of their location within the zone; and
- Harmonizes the regulatory framework for sauger, walleye, and lake trout daily catch limits for non-residents, which would help to achieve the fisheries management population objectives for walleye and lake trout as outlined below.

The fisheries management objectives for sauger, walleye, and lake trout for the FMZ 5 are as follows:

### Sauger/walleye:

- Maintain or improve sauger and walleye populations;
- Manage sauger and walleye abundance to provide quality angling experience in terms of number of fish caught;
- Provide quality sauger and walleye angling experience by allowing opportunities to harvest fish for consumption<sup>3</sup> consistent with sustainability of population; and
- Maximize angling opportunities consistent with sustainability of population.

### Lake trout:

- Maintain lake trout abundance;
- Maintain angling opportunities for lake trout within sustainable limits of the populations;

<sup>3</sup> Female walleye typically reach maturity at 18 inches. These sized-based regulations afford protection to this valuable portion of the population. This biological consideration is the basis for the standardized size regulations across northwestern Ontario. While female saugers typically reach maturity at a smaller size than walleye, the species are managed (i.e. regulated) due to a number of factors including the limited distribution of sauger in the province, similar appearance to walleye, and the limited sauger fishery (i.e. anglers prefer walleye over sauger).

## Objectifs

Le cadre réglementaire associé à la ZGP 5 et à sa ZEL est complexe. L'établissement de la zone des eaux limitrophes a créé essentiellement une sous-zone dans la ZGP 5. En modifiant le RPO (2007) pour créer des limites uniformes de prises et de garde dans toute la zone, on élimine pratiquement la ZEL afin d'atteindre les objectifs suivants :

- faire concorder la zone 5 avec la direction provinciale où les limites de la ZGP 5 sont l'unité principale de gestion;
- mettre les établissements de tourisme sur un pied d'égalité, quel que soit leur emplacement dans la zone;
- harmoniser le cadre réglementaire en ce qui a trait aux limites de prises quotidiennes de dorés jaunes, de dorés noirs et de truites grises pour les pêcheurs à la ligne non-résidents, ce qui permettra d'atteindre les objectifs de gestion des pêches pour les populations de dorés jaunes, de dorés noirs et de truites grises indiqués ci-dessous.

Les objectifs de gestion des pêches concernant le doré jaune, le doré noir et la truite grise dans la ZGP 5 sont les suivants :

### Doré jaune et doré noir :

- maintenir ou augmenter les populations de dorés jaunes et noirs;
- gérer l'abondance de dorés jaunes et noirs pour offrir une expérience de pêche du doré jaune et du doré noir à la ligne de qualité relative à la quantité de poissons pêchés;
- offrir une expérience de pêche du doré jaune et du doré noir à la ligne de qualité en permettant de les pêcher aux fins de consommation<sup>3</sup>, en fonction de la viabilité de la population;
- maximiser les possibilités de pêche à la ligne selon la viabilité de la population.

### Truite grise :

- maintenir l'abondance de la truite grise;
- conserver les possibilités de pêche à la ligne de la truite grise dans les limites durables des populations;

<sup>3</sup> Le doré jaune femelle atteint généralement sa maturité à 18 pouces. Cette réglementation fondée sur la taille offre une protection à cette partie précieuse de la population. La prise en compte de ce facteur biologique est le fondement de la réglementation fondée sur la taille normalisée dans le nord-ouest de l'Ontario. Tandis que les dorés noirs femelles atteignent la maturité avec une taille plus petite que les dorés jaunes, l'espèce est gérée (c'est-à-dire réglementée) à cause de plusieurs facteurs, y compris la distribution limitée de dorés noirs dans la province, sa similitude avec le doré jaune, et l'importance restreinte de la pêche (c'est-à-dire les pêcheurs préfèrent le doré jaune au doré noir).

- Maintain the proportion of mature fish (>56 cm/ 22 in.<sup>4</sup>) currently present in FMZ 5 lakes; and
- Protect mature fish during the fall spawning season.

**Description**

The amendments would establish consistent daily catch and retain limits for non-residents, for sauger, walleye, and lake trout throughout all of FMZ 5. The amendments change the daily catch limits, while maintaining the existing possession limits. This means that non-resident anglers are able to take home the same number of fish at the end of their trip; however, the daily catch limit in areas outside of the BWA will change from four sauger/walleye to two and lake trout from two to one.

The amendments establish the following daily catch and retain quotas for non-residents fishing under either a sport or conservation licence across all of Zone 5:

<b>Non-Resident Daily Catch and Retain Quotas and Size Limits Walleye and Sauger Limits</b>			
	<i>Existing Limits</i>		Current Amendment
	<i>In Border Waters Area</i>	<i>Outside Border Waters Area (i.e. rest of Zone 5)</i>	
Non-resident Sport Fishing Licence or Non-resident Conservation Fishing Licence (daily catch and retain)	<b>2, only 1 over 46 cm<sup>5</sup></b>	<b>4, only 1 over 46 cm</b>	<b>FMZ 5 Zone-Wide Limit 2, only 1 over 46 cm</b>

<sup>4</sup> This is the estimated size of maturity for 50% of “large-bodied” female lake trout. Similar to the walleye regulation, sized-based regulations protects the most productive individuals ensuring that they are available for reproduction. This has resulted in standardized sized-based lake trout regulations across north-western Ontario.

<sup>5</sup> The size restrictions currently vary in certain waters of the BWA, and in the waters of Rainy Lake and the Seine River system, the daily catch and retain limit is one walleye or sauger. These size restrictions for specific waters will remain in place.

- maintenir la proportion de poissons adultes (> 56 cm/22 po<sup>4</sup>) actuellement présents dans les lacs de la ZGP 5;
- protéger le poisson adulte pendant la saison du frai à l’automne.

**Description**

Les modifications concernent les limites de prises et de garde quotidiennes pertinentes pour les pêcheurs à la ligne non-résidents, pour les dorés jaunes, les dorés noirs et les truites grises dans l’ensemble de la ZGP 5. Les modifications changent les limites de prises quotidiennes, tout en maintenant les limites de possession actuelles. Cela signifie que les pêcheurs à la ligne non-résidents pourront repartir chez eux avec la même quantité de poissons à la fin de leur voyage; toutefois, la limite de prises quotidienne dans les zones en dehors de la ZEL changera, passant de quatre à deux dorés jaunes ou noirs et de deux truites grises à une seule.

Les modifications établissent les quotas quotidiens de prises et de garde suivants pour les pêcheurs à la ligne non-résidents détenant un permis de pêche sportive ou écologique dans l’ensemble de la zone 5 :

<b>Permis de pêche sportive ou permis écologique (non-résidents) — dorés jaunes ou noirs</b>			
	<i>Limites existantes</i>		Modification
	<i>Zone des eaux limitrophes</i>	<i>À l’extérieur de la zone des eaux limitrophes (c’est-à-dire dans le reste de la ZGP 5)</i>	
Permis de pêche sportive ou permis écologique non-résident (prises et garde quotidiennes)	<b>2, 1 seulement de plus de 46 cm<sup>5</sup></b>	<b>4, 1 seulement de plus de 46 cm</b>	<b>Limite pour l’ensemble de la ZGP 5 2, 1 seulement de plus de 46 cm</b>

<sup>4</sup> Il s’agit de la taille estimée à maturité pour 50 % des truites grises femelles de grande taille. Tout comme pour la réglementation concernant le doré jaune, la réglementation fondée sur la taille protège les individus les plus productifs en veillant à ce qu’ils soient disponibles pour la reproduction. Cela se traduit par une réglementation fondée sur la taille normalisée pour la truite grise dans le nord-ouest de l’Ontario.

<sup>5</sup> Les restrictions relatives à la taille des prises varient dans certaines eaux de la ZEL, et dans les eaux du lac à la Pluie et du bassin hydrographique de la rivière Seine, où la limite quotidienne de prises et de garde est d’un doré jaune ou noir. Ces restrictions de taille pour certains plans d’eau demeureront en vigueur.

Non-Resident Daily Catch and Retain Quotas and Size Limits Walleye and Sauger Limits			
Non-resident Sport Fishing Licence or Non-resident Conservation Fishing Licence (Possession)	4, only 1 over 46 cm	4, only 1 over 46 cm	no changes are being proposed to the possession limits
Non-Resident Daily Catch and Retain Quotas and Size Limits Lake Trout Limits			
	Existing Limits		Current Amendment
	In Border Waters Area <sup>6</sup>	Outside Border Waters Area (i.e. rest of Zone 5) <sup>7</sup>	FMZ 5 Zone-Wide Limit
Non-resident Sport Fishing Licence or Non-resident Conservation Fishing Licence (daily catch and retain)	1 (no size restriction)	2, only 1 greater than 56 cm from September 1–30	1 (no size restriction)

Permis de pêche sportive ou permis écologique (non-résidents) – dorés jaunes ou noirs			
Permis de pêche sportive ou permis écologique non-résident (possession)	4, 1 seulement de plus de 46 cm	4, 1 seulement de plus de 46 cm	aucun changement à la limite de possession n'est proposé
Permis de pêche sportive ou permis écologique (non-résidents) – truite grise			
	Limites existantes		Modification
	Zone des eaux limitrophes <sup>6</sup>	À l'extérieur de la zone des eaux limitrophes (c'est-à-dire dans le reste de la ZGP 5) <sup>7</sup>	Limite pour l'ensemble de la ZGP 5
Permis de pêche sportive ou permis écologique non-résident (prises et garde quotidiennes)	1 (aucune restriction de taille)	2, 1 seulement de plus de 56 cm du 1 <sup>er</sup> au 30 septembre	1 (aucune restriction de taille)

Therefore, the following amendments will be made:

1. The definition of “border waters area” in subsection 1(1) is repealed;
2. Section 20 is replaced with revised language to reflect the new requirements for non-residents regarding new daily catch and retain quotas and size limits;
3. The portion of item 2 in Part 3 of Schedule 3 in column 1 removes the reference to Non-resident Sport Fishing Licence; and
4. Part 4 of Schedule 3, which establishes the daily catch and retain quotas and size limits for walleye and sauger and lake trout for non-residents is revised to reflect requirements within all of Zone 5, and removes reference to border waters area.

### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs to business.

Par conséquent, les modifications suivantes sont apportées :

1. la définition de « zone des eaux limitrophes » au paragraphe 1(1) est abrogée;
2. la formulation de l'article 20 est modifiée pour refléter les nouvelles exigences pour les pêcheurs non-résidents au sujet des quotas quotidiens de prises et de garde et des limites de taille;
3. le passage de l'article 2 de la partie 3 de l'annexe 3 dans la colonne 1, qui fait référence au permis de pêche sportive pour les pêcheurs non-résidents est supprimé;
4. la partie 4 de l'annexe 3, qui établit les quotas quotidiens de prises et de garde et les limites de taille pour les pêcheurs non-résidents pour le doré jaune ou le doré noir et la truite grise, est modifiée afin de refléter le fait que les exigences s'appliquent à l'ensemble de la zone 5. La référence aux eaux limitrophes est supprimée.

### Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au règlement proposé, puisque celui-ci n'entraîne aucun changement aux coûts administratifs des opérations.

<sup>6</sup> Except for the waters of Lake of the Woods in the districts of Kenora and Rainy River.

<sup>7</sup> Including the waters of Lake of the Woods in the districts of Kenora and Rainy River.

<sup>6</sup> À l'exception des eaux du lac des Bois dans les districts de Kenora et de la rivière à la Pluie.

<sup>7</sup> Y compris les eaux du lac des Bois dans les districts de Kenora et de la rivière à la Pluie.



### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs (or insignificant costs) to small business.

Small business owners were invited to participate in consultations (see below for further details) and were part of an advisory committee which provided its general support towards ensuring proper management of walleye species.

### **Consultation**

Stakeholders, resident angler groups, angler and hunter groups, local businesses, tourism companies and associations and the general public were invited to participate in consultations and provide comment on the proposed changes. First Nation communities and Indigenous groups also participated in these sessions.

Consultations occurred in 2012 and again in 2015. The following consultation methods were used:

- (a) public meetings;
- (b) newspapers: October and November 2012;
- (c) survey (handout): October 15, 2012–November 30, 2012;
- (d) public viewing locations: October 15, 2012–November 30, 2012; and
- (e) Environmental Registry (see Note iv in the Annex): October 15, 2012–November 30, 2012.

The majority of stakeholders either showed support for the amendments or were neutral to the changes being made to the OFR, 2007. In areas such as the south and west portions of FMZ 5, where populations tend to be most stressed, there is a desire for improvements in walleye populations. In the north and east parts of FMZ 5, there is more satisfaction with current walleye population conditions. Some tourist outfitters, such as the Northwestern Ontario Tourism Association (NWOTA), supported the proposal for reduced daily catch limits. Some individual operators opposed the proposal, particularly those with the Kenora District Camp Owners Association (KDCA). These individual operators have expressed concerns that reduced daily walleye limits would negatively impact their business.

### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au règlement proposé, puisqu'il n'y a pas de coûts (ou que des coûts minimes) pour les petites entreprises.

Les propriétaires de petites entreprises ont été invités à participer aux consultations (voir ci-dessous pour plus de détails) et ont fait partie d'un comité consultatif qui a apporté son soutien général pour garantir la gestion appropriée des espèces de doré.

### **Consultation**

Les parties intéressées, les groupes de pêcheurs à la ligne résidents, les groupes de pêcheurs à la ligne et de chasseurs, les entreprises locales, les entreprises et les associations de tourisme et le grand public ont été invités à participer aux consultations et à faire des observations sur les changements proposés. Les communautés des Premières Nations et les groupes autochtones ont également participé à ces séances.

Les consultations ont eu lieu en 2012, puis en 2015. Les méthodes de consultation suivantes ont été utilisées :

- a) réunions publiques;
- b) journaux : octobre et novembre 2012;
- c) enquêtes (documents à distribuer) : 15 octobre 2012 au 30 novembre 2012;
- d) emplacements des projections publiques : 15 octobre 2012 au 30 novembre 2012;
- e) Registre environnemental (voir la Note iv dans l'annexe) : 15 octobre 2012 au 30 novembre 2012.

La plupart des parties intéressées ont soutenu les modifications ou se sont montrées neutres quant aux changements apportés au RPO (2007). Dans les aires comme les parties sud et ouest de la ZGP 5, où les populations ont tendance à être plus stressées, il est souhaitable de voir des améliorations en ce qui concerne les populations de dorés jaunes. Dans les parties nord et est de la ZGP 5, les conditions actuelles des populations de dorés jaunes sont satisfaisantes. Certains pourvoyeurs touristiques, comme la Northwestern Ontario Tourism Association (NWOTA), ont soutenu la proposition de diminution des limites de prises quotidiennes. Certains exploitants individuels se sont opposés à la proposition, notamment ceux relevant de la Kenora District Camp Owners Association (KDCA). Ces exploitants individuels ont fait part de leurs préoccupations quant au fait que les limites quotidiennes pour le doré jaune auraient une incidence négative sur leurs activités.

Other stakeholders who supported the changes being made include

- FMZ 5 advisory committee: The committee is made up of local anglers, tourist outfitters and local citizens. The committee provided its support towards ensuring proper management of walleye species.
- Ontario Federation of Anglers and Hunters (O.F.A.H.) and local fish and game clubs: This federation provided its support, as the changes do not impact its anglers.
- General public: Given that the change applies only to non-resident anglers, local anglers did not have significant concerns. The concerns they raised were in relation to reducing the complexity of regulations, where possible. The changes being made would help address this by providing the same limitations on all non-residents within the zone.

### Rationale

The economic implications of adopting the amendment to the OFR, 2007 in FMZ 5 are minor to stakeholders, Canadians and Fisheries and Oceans Canada. The reduced daily catch limits for walleye and sauger should have limited impact on the demand for tourism establishments and their services. Since trip possession limits will remain the same, non-residents can still return with the same amount of walleye and sauger after their trip for personal consumption. Tourism establishments would not incur any administrative costs or increased burden as a result of the amendment other than the minor cost of communicating changes in regulation to customers (via website/marketing material updates or verbal communication). There are no perceived incremental economic costs and benefits associated with this regulatory amendment.

### Implementation, enforcement and service standards

In January 2018, the MNRF will publish an annual recreational fishing summary to inform the public of fishing rules, and to highlight recent changes to regulations that impact recreational fishing in the Province of Ontario. These amendments will be publicized through this public document, and through local notices in areas where regulatory amendments apply.

The regulatory amendments will be enforced by federal fishery officers and provincial conservation officers through routine compliance monitoring and fisheries management activities.

Les autres parties intéressées qui ont soutenu les changements apportés comprennent :

- Le comité consultatif de la ZGP 5 : Le comité est composé de pêcheurs à la ligne locaux, de pourvoyeurs touristiques et de citoyens locaux. Le comité a apporté son soutien pour garantir la gestion appropriée des espèces de doré.
- La Ontario Federation of Anglers and Hunters (O.F.A.H.) et les clubs de chasse et de pêche locaux : Cette fédération a apporté son soutien, car les changements ne touchent pas ses pêcheurs à la ligne.
- Le grand public : Étant donné que le changement ne s'applique qu'aux pêcheurs à la ligne non-résidents, les pêcheurs à la ligne locaux n'ont pas exprimé de préoccupations majeures. Ils souhaitent par ailleurs la réduction de la complexité des règlements, dans la mesure du possible. Les changements apportés permettraient de résoudre cette question en imposant les mêmes limites à tous les pêcheurs non-résidents dans la zone.

### Justification

Les répercussions économiques de l'adoption de la modification au *Règlement de pêche de l'Ontario (2007)* dans la ZGP 5 sont mineures pour les parties intéressées, les Canadiens et le ministère des Pêches et des Océans. La réduction de la limite de prises quotidiennes du doré jaune ou noir devrait avoir un impact limité sur les établissements touristiques et leurs services. Comme les limites de possession par voyage demeurent les mêmes, les non-résidents peuvent toujours retourner avec la même quantité de dorés jaunes ou noirs à des fins de consommation personnelle après leur voyage. Les modifications n'entraîneront aucune augmentation des coûts administratifs ou du fardeau des établissements touristiques, à l'exception des coûts négligeables associés à la communication des changements de réglementation aux clients (par une mise à jour de leur site Web ou de leur matériel promotionnel ou par des communications verbales). Il n'y a aucun coût économique ou avantage supplémentaire perçu associé à cette modification réglementaire.

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

En janvier 2018, le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario publiera un sommaire annuel sur la pêche récréative afin d'informer le public des règlements de pêche et d'attirer l'attention sur les changements récents aux règlements qui ont des répercussions sur la pêche récréative en Ontario. Les modifications seront publiées dans ce document public et au moyen d'avis locaux dans les secteurs touchés par les modifications réglementaires.

Le règlement modifié sera mis en application par les agents des pêches fédéraux et les agents de conservation provinciaux dans le cadre d'une surveillance régulière de la conformité et d'activités de gestion des pêches.

**Contact**

Samia Hirani  
 Senior Policy Advisor  
 Legislative and Regulatory Affairs  
 Fisheries and Oceans Canada  
 Ottawa, Ontario  
 Email: [samia.hirani@dfo-mpo.gc.ca](mailto:samia.hirani@dfo-mpo.gc.ca)

**Personne-ressource**

Samia Hirani  
 Conseillère principale en politiques  
 Affaires législatives et réglementaires  
 Pêches et Océans Canada  
 Ottawa (Ontario)  
 Courriel : [samia.hirani@dfo-mpo.gc.ca](mailto:samia.hirani@dfo-mpo.gc.ca)

**ANNEX**

**Note i**

Fisheries management Zone 5 includes the areas of the northwest region of Ontario: Fort Frances, Kenora and Dryden. This zone has an area of 44 360 square kilometres and includes 5 000 lakes and thousands of kilometres of streams and rivers. The FMZ 5 is important for recreational, commercial and tourism-based fisheries, which include prominent fisheries for walleye, sauger, lake trout, northern pike, smallmouth bass, black crappie, lake whitefish and muskellunge.

**Note ii**

Map of the border waters area

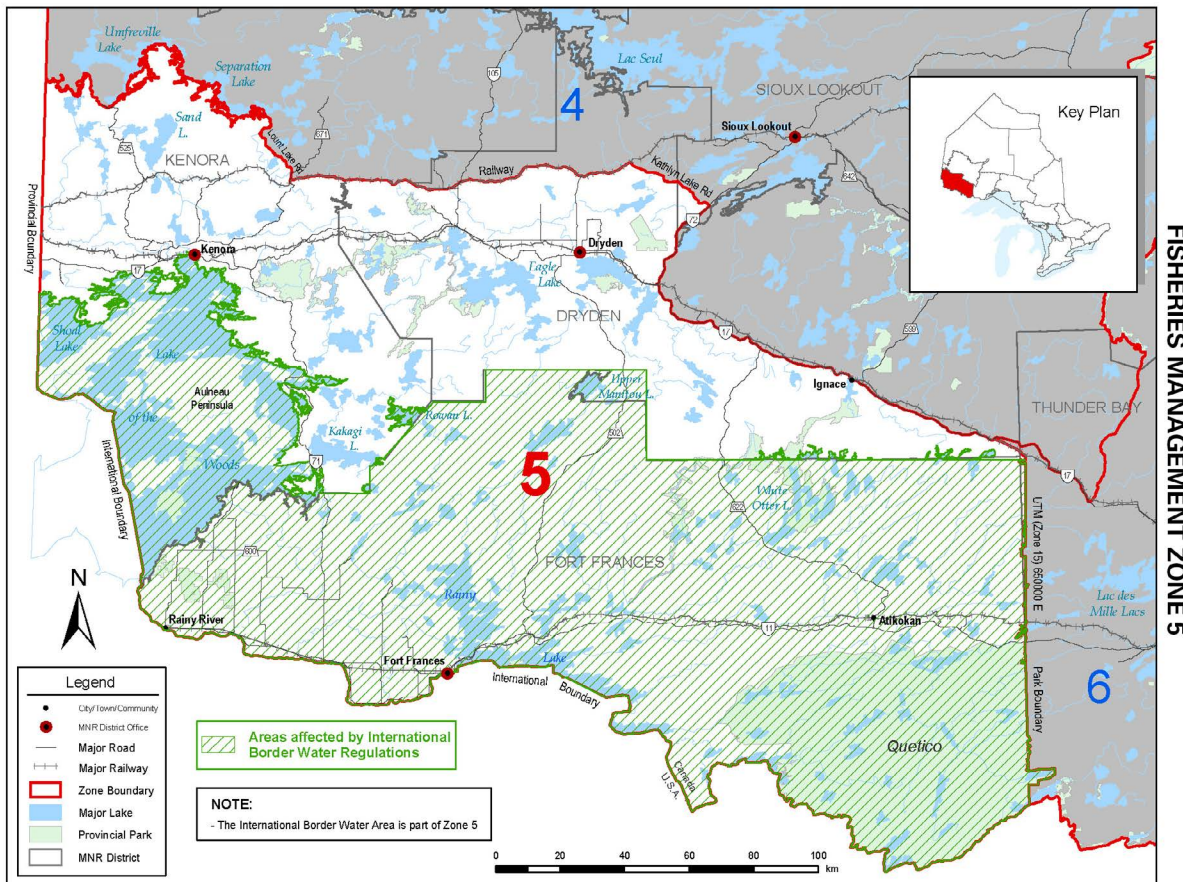
**ANNEXE**

**Note i**

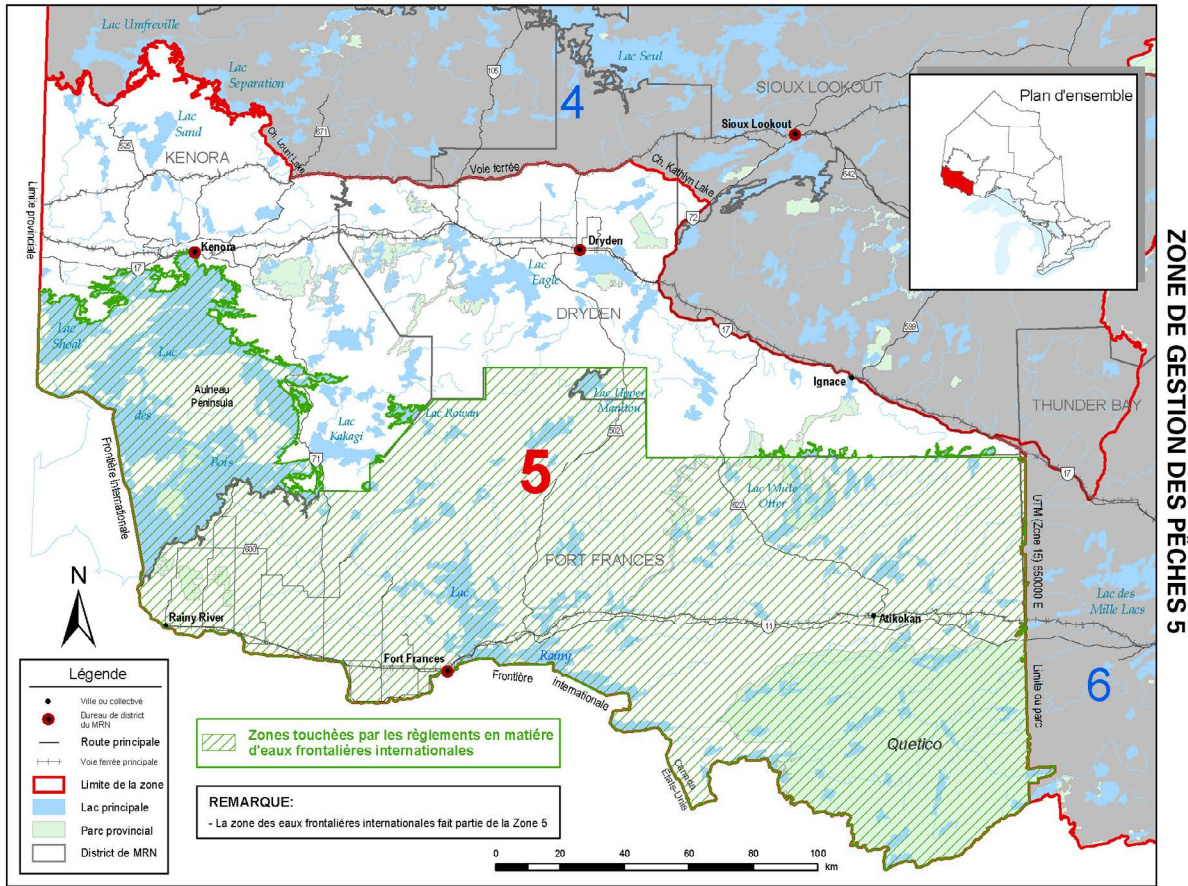
La zone de gestion des pêches 5 comprend les aires de la région du nord-ouest de l'Ontario : Fort Frances, Kenora et Dryden. Cette zone couvre une aire de 44 360 kilomètres carrés et comprend 5 000 lacs et des milliers de kilomètres de cours d'eau et de rivières. Il s'agit d'une zone importante pour les pêches récréatives, commerciales et basées sur le tourisme, qui comprennent les pêches prédominantes de dorés jaunes, de dorés noirs, de truites grises, de grands brochets, d'achigans à petite bouche, de mari-ganes noires, de grands corégones et de maskinongés.

**Note ii**

Carte de la zone des eaux limitrophes







**Note iii**

The border waters area is a subset of FMZ 5, which includes: Lake of the Woods (including Cul de Sac and Obabikon Lakes and waters of the Aulneau and Western Peninsulas), Rainy River (from Wheeler Point upstream to the Fort Frances dam), Rainy Lake (including the portion of the Seine River system upstream to the Crilly dam and Rainy River from Rainy Lake to the Fort Frances dam), and the remaining Fort Frances and Dryden District lakes. The following inland lakes are considered to fall entirely within the BWA (green shaded area on the Zone 5 map): Rowan, Katimiagagimak, Dibble, White Otter, Nora, Kanoshay, Pine, Elsie, Guliver, Cloven, Campus, Fish, Adele, Portage, Pyramid, Mack, Saganagons, Amit, Moose Bay, Lower Scotch and four unnamed lakes situated at the following coordinates (49°12'N., 91°37'W.), (49°12'N., 91°56'W.), (49°12'N., 91°58'W.), and (48°22'N., 90°58'W.).

**Note iv**

Environmental Registry: The Environmental Registry contains “public notices” about environmental matters being proposed by all government ministries covered by the *Environmental Bill of Rights*. The public notices may contain information about proposed new laws,

**Note iii**

La zone des eaux limitrophes est un sous-ensemble de la ZGP 5, qui comprend : le lac des Bois (y compris les lacs Cul de Sac et Obabikon et les eaux des péninsules d'Aulneau et de l'Ouest), la rivière à la Pluie (de Wheeler Point en amont jusqu'au barrage de Fort Frances), le lac à la Pluie (y compris la partie du réseau de la rivière Seine en amont jusqu'au barrage Crilly et la rivière à la Pluie du lac à la Pluie au barrage de Fort Frances), ainsi que les lacs restants de Fort Frances et de Dryden District. Les lacs intérieurs suivants sont considérés comme faisant entièrement partie de la zone des eaux limitrophes (zone colorée en vert sur la carte de la zone 5) : les lacs Rowan, Katimiagagimak, Dibble, White Otter, Nora, Kanoshay, Pine, Elsie, Guliver, Cloven, Campus, Fish, Adele, Portage, Pyramid, Mack, Saganagons, Amit, Moose Bay, Lower Scotch et quatre lacs sans noms situés aux coordonnées suivantes (49°12'N., 91°37'O.), (49°12'N., 91°56'O.), (49°12'N., 91°58'O.), et (48°22'N., 90°58'O.).

**Note iv**

Registre environnemental : Le Registre environnemental contient des « avis publics » portant sur différentes questions environnementales faisant l'objet d'une proposition de la part des ministères touchés par la *Charte des droits environnementaux*. Les avis publics peuvent contenir de

regulations, policies and programs or about proposals to change or eliminate existing ones.

Each notice tells interested persons

- where they can find the details about the proposals;
- how and where they can send their comments;
- the deadline for having their comments considered;

When final decisions are made, interested persons will be told how many and what kind of comments were made, as well as the impact, if any, the comments had on the decision. They will also be told whether and how they can appeal and challenge the decision.

However, the Registry is more than just an electronic filing cabinet.

- Interested persons can use the new, recently improved search capacity to find out about proposals that affect their community.
- They can create personalized search requests to help them track the progress of specific environmental proposals.
- They can now send in their comments electronically, making it easier for them to comment on the environmental matters that they care about.

Most importantly, the Environmental Registry allows interested persons to participate in decisions that affect the environment.

[https://www.ebr.gov.on.ca/ERS-WEB-External/content/about.jsp?f0=aboutTheRegistry.info&menuIndex=0\\_1&language=en](https://www.ebr.gov.on.ca/ERS-WEB-External/content/about.jsp?f0=aboutTheRegistry.info&menuIndex=0_1&language=en)

l'information sur les lois, les règlements, les politiques et les nouveaux programmes ou encore sur des propositions visant à modifier ou éliminer des lois, des règlements, des politiques et des programmes existants.

Chaque avis contient l'information suivante :

- où trouver les détails des propositions;
- où et comment envoyer ses observations;
- la date limite de prise en compte de ses observations;

Une fois que les décisions finales sont prises, les personnes intéressées seront informées du nombre et du type d'observations reçues, ainsi que de leur effet sur la décision, le cas échéant. Ils sauront également s'ils peuvent en appeler de la décision ou la contester et, le cas échéant, de quelle façon.

Par contre, le Registre est beaucoup plus qu'un simple classeur électronique.

- Les personnes intéressées peuvent utiliser la nouvelle capacité de recherche améliorée pour en apprendre davantage sur les propositions touchant leur collectivité.
- Elles peuvent créer une recherche personnalisée afin de suivre les progrès de propositions précises.
- Elles peuvent faire parvenir leurs observations par voie électronique, ce qui leur permet de transmettre facilement tout commentaire concernant les enjeux environnementaux intéressants.

Mais surtout, le Registre environnemental donne l'occasion de participer aux décisions touchant l'environnement.

[https://www.ebr.gov.on.ca/ERS-WEB-External/content/about.jsp?f0=aboutTheRegistry.info&menuIndex=0\\_1](https://www.ebr.gov.on.ca/ERS-WEB-External/content/about.jsp?f0=aboutTheRegistry.info&menuIndex=0_1)

Registration  
SOR/2017-196 September 22, 2017

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION  
ACT, 1999

**Regulations Amending the Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations and Making a Consequential Amendment to Another Regulation**

P.C. 2017-1172 September 22, 2017

Whereas, pursuant to subsection 332(1)<sup>a</sup> of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>b</sup>, the Minister of the Environment published in the *Canada Gazette, Part I*, on June 11, 2016, a copy of the proposed *Regulations Amending the Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations and Making a Consequential Amendment to Another Regulation*, and persons were given an opportunity to file comments with respect to the Regulations or to file a notice of objection requesting that a board of review be established and stating the reasons for the objection;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to section 160<sup>c</sup> of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations and Making a Consequential Amendment to Another Regulation*.

**Regulations Amending the Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations and Making a Consequential Amendment to Another Regulation**

## Amendments

**1 (1)** The definitions *CFR*, *emission control system* and *engine* in subsection 1(1) of the *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations*<sup>1</sup> are replaced by the following:

*CFR* means Title 40, chapter I of the *Code of Federal Regulations* of the United States, as amended from time to time. (*CFR*)

<sup>a</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 31

<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33

<sup>c</sup> S.C. 2011, c. 1, s. 5

<sup>1</sup> SOR/2003-355

Enregistrement  
DORS/2017-196 Le 22 septembre 2017

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

**Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé et un autre règlement en conséquence**

C.P. 2017-1172 Le 22 septembre 2017

Attendu que, conformément au paragraphe 332(1)<sup>a</sup> de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>b</sup>, la ministre de l'Environnement a fait publier dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 11 juin 2016, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé et un autre règlement en conséquence* et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution d'une commission de révision;

À ces causes, sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu de l'article 160<sup>c</sup> de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé et un autre règlement en conséquence*, ci-après.

**Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé et un autre règlement en conséquence**

## Modifications

**1 (1)** Les définitions de *CFR*, *moteur* et *système antipollution*, au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé*<sup>1</sup>, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

*CFR* Le chapitre I du titre 40 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version éventuellement modifiée. (*CFR*)

<sup>a</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 31

<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33

<sup>c</sup> L.C. 2011, ch. 1, art. 5

<sup>1</sup> DORS/2003-355

**emission control system** means any device, system or element of design that controls or reduces the emissions from an engine. (*système antipollution*)

**engine** means an off-road engine that is prescribed under subsections 5(1) and (1.1). (*moteur*)

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

**bicycle engine** means an engine that is designed to be installed on a bicycle. (*moteur de bicyclette*)

**complete fuel system** means a fuel system that is attached to an engine and that consists of fuel lines and at least one fuel tank. (*système complet d'alimentation en carburant*)

**CFR 90** means subchapter C, part 90, of the CFR. (*CFR 90*)

**CFR 1051** means subchapter U, part 1051, of the CFR. (*CFR 1051*)

**CFR 1054** means subchapter U, part 1054, of the CFR. (*CFR 1054*)

**CFR 1060** means subchapter U, part 1060, of the CFR. (*CFR 1060*)

**CFR 1068** means subchapter U, part 1068, of the CFR. (*CFR 1068*)

**crankcase emissions** means substances that cause air pollution and that are emitted into the atmosphere from any portion of the crankcase ventilation or lubrication systems of an engine. (*émissions du carter*)

**diurnal emissions** means evaporative emissions that occur as a result of the venting of fuel tank vapours during daily temperature changes while the engine is not operating. (*émissions diurnes*)

**emission family** means, for the 2019 and later model years,

(a) in respect of any engine of a company that is covered by an EPA certificate or the fuel lines and fuel tanks of a complete fuel system for an engine of a company that are covered by an EPA certificate, the classification units for which the certificate was issued; and

(b) in respect of any other engine of a company or other fuel lines and fuel tanks of a complete fuel system for an engine of a company, the classification units determined in accordance with

(i) in the case of an engine, other than a bicycle engine, section 230 of subpart C of CFR 1054,

**moteur** Moteur hors route désigné aux paragraphes 5(1) et (1.1). (*engine*)

**système antipollution** Tout dispositif, système ou élément de conception qui règle ou réduit les émissions du moteur. (*emission control system*)

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

**carburant liquide volatil** Carburant qui est liquide à la pression atmosphérique et qui a une pression de vapeur Reid — mesurée conformément à la méthode D5191-15 de l'American Society for Testing and Materials, intitulée *Standard Test Method for Vapor Pressure of Petroleum Products (Mini Method)* — supérieure à 13,79 kPa. (*volatile liquid fuel*)

**CFR 90** La partie 90 de la section de chapitre C du CFR. (*CFR 90*)

**CFR 1051** La partie 1051 de la section de chapitre U du CFR. (*CFR 1051*)

**CFR 1054** La partie 1054 de la section de chapitre U du CFR. (*CFR 1054*)

**CFR 1060** La partie 1060 de la section de chapitre U du CFR. (*CFR 1060*)

**CFR 1068** La partie 1068 de la section de chapitre U du CFR. (*CFR 1068*)

**conduite d'alimentation en carburant** Tuyaux, tubes et poires à amorçage contenant du carburant liquide ou exposés à celui-ci, y compris ceux qui sont moulés, par lesquels circule le carburant vers le moteur, ou depuis celui-ci, à l'exclusion :

a) des conduites de ventilation du réservoir de carburant;

b) des parties de tuyau ou de tube dont la surface externe est normalement exposée au carburant liquide à l'intérieur du réservoir de carburant;

c) des tuyaux ou tubes conçus pour retourner le carburant inutilisé du carburateur au réservoir de carburant dans les moteurs conçus pour être utilisés dans une machine portative;

d) des poires à amorçage qui ne contiennent du carburant liquide que lorsque les injections sont effectuées avant le démarrage du moteur. (*fuel line*)

**durée de vie utile** La période de temps ou d'utilisation pour laquelle une norme d'émissions s'applique, aux termes de l'article 12.5 et des paragraphes 12.7(1)

(ii) in the case of fuel lines or fuel tanks that form part of a complete fuel system for an engine other than those that form part of a complete fuel system for a bicycle engine, section 230 of subpart C of CFR 1060, and

(iii) in the case of a bicycle engine or the fuel lines or fuel tanks that form part of a complete fuel system for that engine, section 230 of subpart C of CFR 1051. (*famille d'émissions*)

**engine kit** means an engine with hardware, fuel lines and fuel tanks that are designed to be assembled. (*moteur prêt à assembler*)

**evaporative emissions** means fuel compounds that are emitted into the atmosphere from an engine fuelled with volatile liquid fuel, other than exhaust emissions and crankcase emissions. (*émissions de gaz d'évaporation*)

**fuel line** means hose, tubing and primer bulbs containing or exposed to liquid fuel, including molded hose, tubing and primer bulbs that transport fuel to or from an engine, but does not include

- (a) fuel tank vent lines;
- (b) segments of hose or tubing in which the external surface is normally exposed to liquid fuel inside the fuel tank;
- (c) hose or tubing that is designed to return unused fuel from the carburetor to the fuel tank for engines designed to be used in a handheld machine; or
- (d) primer bulbs that contain liquid fuel only for priming the engine before starting. (*conduite d'alimentation en carburant*)

**fuel tank** means a tank equipped with its cap and designed to hold fuel. (*réservoir de carburant*)

**handheld machine** means a machine, other than a bicycle powered by a bicycle engine, that

- (a) is designed to be carried by the operator during its use;
- (b) is designed to operate in more than one position during its use;
- (c) has a dry weight of less than 16 kg, has no more than two wheels, and is designed to be carried or supported by the operator during its use;
- (d) in the case of a vehicle, is designed to be used for recreational purposes and has a dry weight of less than 20 kg;

et 12.8(3), soit à un moteur soit à une conduite d'alimentation en carburant ou à un réservoir de carburant qui sont fixés à un moteur. (*useful life*)

**émissions de gaz d'évaporation** Composants de carburant rejetés dans l'atmosphère à partir d'un moteur alimenté au carburant liquide volatil, à l'exclusion des émissions de gaz d'échappement et des émissions du carter. (*evaporative emissions*)

**émissions de pertes en marche** Émissions de gaz d'évaporation qui s'échappent du système complet d'alimentation en carburant lorsque le moteur est en marche, à l'exception des émissions par perméation et des émissions diurnes. (*running loss emissions*)

**émissions diurnes** Émissions de gaz d'évaporation résultant de la ventilation des vapeurs du réservoir de carburant attribuable aux changements de température qui surviennent au cours d'une journée, lorsque le moteur n'est pas en marche. (*diurnal emissions*)

**émissions du carter** Substances qui provoquent la pollution atmosphérique et qui sont rejetées dans l'atmosphère par toute partie des systèmes de ventilation ou de lubrification du carter d'un moteur. (*crankcase emissions*)

**émissions par perméation** Émissions de gaz d'évaporation résultant de la perméation du carburant à travers les matériaux de la conduite d'alimentation en carburant ou du réservoir de carburant. (*permeation emissions*)

**famille d'émissions** Pour l'année de modèle 2019 et les années de modèle ultérieures :

**a)** à l'égard de tout moteur d'une entreprise visé par un certificat de l'EPA et des conduites d'alimentation en carburant et réservoirs de carburant du système complet d'alimentation en carburant — dont sont dotés les moteurs d'une entreprise — qui sont visés par des certificats de l'EPA, s'entend des unités de classification pour lesquelles les certificats ont été délivrés;

**b)** à l'égard des autres moteurs d'une entreprise et des autres conduites d'alimentation en carburant et réservoirs de carburant du système complet d'alimentation en carburant des moteurs d'une entreprise, s'entend des unités de classification établies conformément :

(i) s'agissant des moteurs, autres que les moteurs de bicyclette, à l'article 230 de la sous-partie C du CFR 1054,

(ii) s'agissant des conduites d'alimentation en carburant et réservoirs de carburant du système complet d'alimentation en carburant, autres que ceux du système complet d'alimentation en carburant des moteurs de bicyclette, à l'article 230 de la sous-partie C du CFR 1060,



**(e)** is powered by an engine that has a total displacement equal to or less than 80 cm<sup>3</sup>;

**(f)** is an auger that has a dry weight of less than 22 kg; or

**(g)** is a jackhammer or compactor that is designed to be supported by the operator. (*machine portative*)

**non-handheld machine** means a machine other than a handheld machine but does not include a bicycle powered by a bicycle engine. (*machine non portative*)

**permeation emissions** means evaporative emissions resulting from the permeation of fuel through fuel line or fuel tank materials. (*émissions par perméation*)

**running loss emissions** means evaporative emissions that escape from a complete fuel system while the engine is operating but does not include permeation emissions or diurnal emissions. (*émissions de pertes en marche*)

**unique identification number** means a number, consisting of Arabic numerals, Roman letters or both, that the manufacturer assigns to the engine for identification purposes. (*numéro d'identification unique*)

**useful life** means the period of time or use in respect of which an emission standard applies to an engine, attached fuel line or attached fuel tank as set out in section 12.5 and subsections 12.7(1) and 12.8(3). (*durée de vie utile*)

**volatile liquid fuel** means any fuel that is a liquid at atmospheric pressure and has a Reid vapour pressure, as determined by the American Society for Testing and Materials method D5191-15, *Standard Test Method for Vapor Pressure of Petroleum Products (Mini Method)*, greater than 13.79 kPa. (*carburant liquide volatil*)

**wintertime engine** means an engine used to power a machine that is designed exclusively to be used in snow or on ice. (*moteur hivernal*)

**(iii)** s'agissant des moteurs de bicyclette et des conduites d'alimentation en carburant et réservoirs de carburant du système complet d'alimentation en carburant des moteurs de bicyclette, à l'article 230 de la sous-partie C du CFR 1051. (*emission family*)

**machine non portative** Machine, à l'exclusion d'une bicyclette actionnée par un moteur de bicyclette, autre qu'une machine portative. (*non-handheld machine*)

**machine portative** Machine, à l'exclusion d'une bicyclette motorisée, qui, selon le cas :

**a)** est conçue pour être transportée par l'utilisateur lors de son utilisation;

**b)** est conçue pour fonctionner dans plus d'une position lors de son utilisation;

**c)** a un poids à sec inférieur à 16 kg, a au plus deux roues et est conçue pour être transportée ou tenue en main par l'utilisateur lors de son utilisation;

**d)** dans le cas d'un véhicule, a un poids à sec inférieur à 20 kg et est conçue pour être utilisée à des fins récréatives;

**e)** est mue par un moteur d'une cylindrée maximale de 80 cm<sup>3</sup>;

**f)** est une tarière ayant un poids à sec inférieur à 22 kg;

**g)** est un marteau perforateur ou un compacteur et est conçu pour être tenu en main par l'utilisateur. (*hand-held machine*)

**moteur de bicyclette** Moteur conçu pour être installé sur une bicyclette. (*bicycle engine*)

**moteur hivernal** Moteur utilisé pour actionner une machine conçue exclusivement aux fins d'utilisation dans la neige ou sur la glace. (*wintertime engine*)

**moteur prêt à assembler** Moteur, y compris les pièces, les conduites d'alimentation en carburant et les réservoirs de carburant, conçu pour être assemblé. (*engine kit*)

**numéro d'identification unique** Numéro formé de chiffres arabes, de caractères romains ou des deux que le constructeur attribue à un moteur aux fins d'identification. (*unique identification number*)

**réservoir de carburant** S'entend d'un réservoir muni d'un bouchon et conçu pour contenir du carburant. (*fuel tank*)

**système complet d'alimentation en carburant** Système d'alimentation en carburant fixé au moteur et comportant des conduites d'alimentation en carburant et au

**(3) Paragraph 1(2)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) standards or evidence of conformity of any jurisdiction or authority other than the EPA and, in the case of the standards referred to in subsection 12.5(2) and subparagraphs 12.7(1)(a)(iv) and (v), the California Air Resources Board.

**(4) Paragraph 1(3)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) “nonroad vehicle” and “nonroad equipment” shall be read as *machine*; and

**2 The Regulations are amended by adding the following after section 2:**

## Background

**2.1** These Regulations set out

(a) prescribed engines for the purposes of section 149 of the Act;

(b) requirements respecting the conformity of prescribed engines with emission-related standards for the purposes of sections 153 and 154 of the Act; and

(c) other requirements for carrying out the purposes of Division 5 of Part 7 of the Act.

**3 Paragraph 4(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) if the period of production of a model of engine does not include January 1 of a calendar year, correspond to the calendar year during which the period of production falls or the calendar year following that calendar year, at the manufacturer’s choice; or

**4 (1) The portion of subsection 5(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**5 (1)** The off-road engines that are prescribed for the purposes of the definition *engine* in section 149 of the Act are those that

**(2) Subsections 5(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:**

**(1.1)** In addition, the off-road engines referred to in subsection (1) of the 2019 and later model years with a complete fuel system are prescribed for the purposes of the definition *engine* in section 149 of the Act.

moins un réservoir de carburant. (*complete fuel system*)

**(3) L’alinéa 1(2)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) des normes et des justifications de conformité de toute autorité, sauf l’EPA et, dans le cas des normes visées au paragraphe 12.5(2) et aux sous-alinéas 12.7(1)a)(iv) et (v), le California Air Resources Board.

**(4) L’alinéa 1(3)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) « nonroad vehicle » et « nonroad equipment » s’entendent au sens de *machine*;

**2 Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 2, de ce qui suit :**

## Contexte

**2.1** Le présent règlement :

a) désigne des moteurs pour l’application de l’article 149 de la Loi;

b) énonce, pour l’application des articles 153 et 154 de la Loi, des exigences visant la conformité des moteurs désignés aux normes d’émissions;

c) énonce d’autres exigences, pour l’application de la section 5 de la partie 7 de la Loi.

**3 L’alinéa 4(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) dans le cas où la période de production du modèle de moteur ne comprend pas le 1<sup>er</sup> janvier d’une année civile, à l’année civile en cours durant la période de production ou à l’année civile suivant celle-ci, au choix du constructeur;

**4 (1) Le passage du paragraphe 5(1) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**5 (1)** Les moteurs hors route qui présentent les caractéristiques ci-après sont désignés pour l’application de la définition de *moteur* à l’article 149 de la Loi :

**(2) Les paragraphes 5(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**(1.1)** Les moteurs hors route visés au paragraphe (1) de l’année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures qui sont dotés d’un système complet d’alimentation en carburant sont également désignés pour l’application de la définition de *moteur* à l’article 149 de la Loi.

**(1.2)** For the purposes of these Regulations, an engine kit is considered to be an engine that is referred to in subsection (1.1).

**(2)** The engines referred to in subsections (1) and (1.1) do not include an engine that is

**(a)** designed exclusively for competition, namely one that has the following characteristics, and bears a label that meets the requirements of subsections 17.2(3) and (4) and indicates that the engine is a competition engine:

**(i)** its performance characteristics are substantially superior to non-competition engines, and

**(ii)** it is not displayed for sale in any public dealership or otherwise offered for sale to the general public;

**(b)** regulated by the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*;

**(c)** regulated by the *Marine Spark-Ignition Engine, Vessel and Off-Road Recreational Vehicle Emission Regulations*;

**(d)** designed to be used in reduced-scale models of vehicles that are not capable of transporting a person;

**(e)** designed to be used exclusively in emergency and rescue machines and that bears either a label to that effect and that meets the requirements set out in subsections 17.2(3) and (4) or the U.S. label referred to in paragraph 660(c) of subpart G of CFR 1054;

**(f)** designed to be used exclusively in military machines that are used only in combat or combat support during military activities, including reconnaissance missions, rescue missions and training missions and that bears either a label to that effect and that meets the requirements set out in subsections 17.2(3) and (4) or the U.S. emission control information label referred to in paragraph 225(e) of subpart C of CFR 1068;

**(g)** being exported and that is accompanied by a written statement establishing that it will not be used or sold for use in Canada; or

**(h)** covered by the EPA certificate referred to in section 615 of subpart G of CFR 1054 and that bears the U.S. emission control information label that is set out in subchapter U, part 1048, subpart B, section 135 of the CFR.

**(3)** For the purpose of section 152 of the Act, the prescribed engines are those referred to in subsections (1)

**(1.2)** Pour l'application du présent règlement, les moteurs prêts à assembler sont considérés comme des moteurs visés au paragraphe (1.1).

**(2)** Les moteurs visés aux paragraphes (1) et (1.1) ne comprennent pas les moteurs, selon le cas :

**a)** qui sont conçus exclusivement pour la compétition, qui portent une étiquette conforme aux exigences prévues aux paragraphes 17.2(3) et (4) indiquant qu'il s'agit de moteurs de compétition et qui, à la fois :

**(i)** présentent des caractéristiques de performance considérablement supérieures aux moteurs non conçus pour les compétitions,

**(ii)** ne sont pas exposés pour la vente chez un concessionnaire ni offerts de quelque autre manière au public;

**b)** qui sont régis par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*;

**c)** qui sont régis par le *Règlement sur les émissions des moteurs marins à allumage commandé, des bâtiments et des véhicules récréatifs hors route*;

**d)** qui sont conçus pour être utilisés dans des modèles de véhicule à échelle réduite qui ne sont pas en mesure de transporter une personne;

**e)** qui sont conçus pour être utilisés exclusivement dans des machines d'urgence et de sauvetage et qui portent soit une étiquette à cet effet qui est conforme aux exigences prévues aux paragraphes 17.2(3) et (4), soit l'étiquette américaine visée à l'alinéa 660(c) de la sous-partie G du CFR 1054;

**f)** qui sont conçus pour être utilisés exclusivement dans des machines militaires destinées exclusivement à des opérations de combat ou d'appui tactique, y compris les missions de reconnaissance, de sauvetage ou d'entraînement, et qui portent soit une étiquette à cet effet qui est conforme aux exigences prévues aux paragraphes 17.2(3) et (4), soit l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée à l'alinéa 225(e) de la sous-partie C du CFR 1068;

**g)** qui sont exportés, s'ils sont accompagnés d'une déclaration écrite attestant qu'ils ne seront pas utilisés au Canada ou vendus pour y être utilisés;

**h)** qui sont visés par le certificat de l'EPA mentionné à l'article 615 de la sous-partie G du CFR 1054 et qui portent l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée à l'article 135 de la sous-partie B, partie 1048, section de chapitre U du CFR.

**(3)** Pour l'application de l'article 152 de la Loi, les moteurs réglementés sont les moteurs visés aux paragraphes (1)

and (1.1) that are manufactured in Canada, except any engine that will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing.

**5 Sections 7 and 8 of the Regulations are repealed.**

**6 The heading before section 9 of the Regulations is replaced by the following:**

## Standards

### Emission Control Systems

**7 Subsection 9(2) of the Regulations is replaced by the following:**

**(2)** An engine shall not be equipped with a defeat device.

**(3)** Subject to subsection (4), a defeat device is an auxiliary emission control device that reduces the effectiveness of the emission control system under conditions that may reasonably be expected to be encountered under normal operation of the engine.

**(4)** An auxiliary emission control device is not a defeat device if

**(a)** the conditions referred to in subsection (3) are substantially included in the test procedures referred to in section 13.1;

**(b)** it is needed to protect the engine against damage or accident; or

**(c)** its use does not go beyond the needs of engine starting.

**8 Section 10 of the Regulations is repealed.**

**9 Paragraph 11(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

**(b)** meets the exhaust emission standards prescribed by these Regulations if crankcase emissions are considered to be exhaust emissions.

**10 The Regulations are amended by adding the following before section 12:**

### Adjustable Parameters and Altitude Kits

et (1.1) qui sont construits au Canada, à l'exception de ceux destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales.

**5 Les articles 7 et 8 du même règlement sont abrogés.**

**6 L'intertitre précédant l'article 9 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

## Normes

### Systèmes antipollution

**7 Le paragraphe 9(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(2)** Les moteurs ne peuvent être munis d'un dispositif de mise en échec.

**(3)** Sous réserve du paragraphe (4), le dispositif de mise en échec est un dispositif antipollution auxiliaire qui réduit l'efficacité du système antipollution dans des conditions qui sont raisonnablement prévisibles lorsque le moteur fonctionne normalement.

**(4)** Le dispositif antipollution auxiliaire n'est pas un dispositif de mise en échec dans les cas suivants :

**a)** les conditions prévues au paragraphe (3) font intrinsèquement partie des méthodes d'essai visées à l'article 13.1;

**b)** il est nécessaire pour protéger le moteur contre tout dommage ou accident;

**c)** il n'est utilisé que pour les besoins de démarrage du moteur.

**8 L'article 10 du même règlement est abrogé.**

**9 L'alinéa 11(2)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**b)** il satisfait aux normes d'émissions de gaz d'échappement prévues par le présent règlement, dans le cas où les émissions du carter sont considérées comme étant des émissions de gaz d'échappement.

**10 Le même règlement est modifié par adjonction, avant l'article 12, de ce qui suit :**

### Paramètres réglables et trousse d'altitude

**11 Subsection 12(2) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

**(2)** Engines that are equipped with adjustable parameters shall comply with the applicable standards under these Regulations for any specification within the physically adjustable range.

**12 The Regulations are amended by adding the following after section 12:**

**12.1** For engines of the 2019 and later model years, a company may rely on an altitude kit as specified in paragraph 115(c) of subpart B of CFR 1054 to demonstrate compliance with exhaust emission standards.

## Emission Standards

### General

**12.2** An engine of a given model year, except a *replacement engine* as defined in section 13, shall

- (a)** conform to the applicable emission standards set out in sections 12.4 to 12.8; or
- (b)** in the case of an engine that is covered by an EPA certificate and that is sold concurrently in Canada and the United States, conform to the following emission standards:
  - (i)** for an engine of the 2019 or later model year that has a complete fuel system and whose fuel lines or fuel tanks are covered by one or more EPA certificates, those referred to in each of the EPA certificates, and
  - (ii)** in any other case, those referred to in the EPA certificate.

### EPA Certificates

**12.3** For the purposes of subsection 153(3) of the Act,

- (a)** the EPA is the prescribed agency; and
- (b)** the provisions of the CFR that are applicable under an EPA certificate to an engine set out in paragraph 12.2(b), correspond to the standards referred to in sections 9 to 12.1 and paragraph 12.2(a).

**11 Le paragraphe 12(2) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**(2)** Engines that are equipped with adjustable parameters shall comply with the applicable standards under these Regulations for any specification within the physically adjustable range.

**12 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 12, de ce qui suit :**

**12.1** À l'égard des moteurs de l'année de modèle 2019 ou des années de modèle ultérieures, l'entreprise peut utiliser une trousse d'altitude, conformément à l'alinéa 115(c) de la sous-partie B du CFR 1054, pour démontrer la conformité aux normes d'émissions de gaz d'échappement.

## Normes d'émissions

### Dispositions générales

**12.2** Pour une année de modèle donnée, tous les moteurs, sauf tout *moteur de remplacement* au sens de l'article 13, doivent :

- a)** soit être conformes aux normes d'émissions applicables visées aux articles 12.4 à 12.8;
- b)** soit, dans le cas de moteurs visés par un certificat de l'EPA et vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période, être conformes aux normes d'émissions suivantes :
  - (i)** dans le cas du moteur de l'année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures qui est doté d'un système complet d'alimentation en carburant dont les conduites d'alimentation en carburant ou les réservoirs de carburant sont visés par un ou plusieurs certificats de l'EPA, celles mentionnées dans chaque certificat,
  - (ii)** dans les autres cas, celles mentionnées dans le certificat.

### Certificats de l'EPA

**12.3** Pour l'application du paragraphe 153(3) de la Loi :

- a)** l'EPA est l'organisme désigné;
- b)** les dispositions du CFR applicables aux termes d'un certificat de l'EPA aux moteurs visés à l'alinéa 12.2b) correspondent aux normes d'émissions visées aux articles 9 à 12.1 et à l'alinéa 12.2a).

## Engines of 2005 to 2018 Model Years

**12.4** An engine of a model year before the 2019 model year shall conform to the exhaust emission standards set out in

- (a) sections 103 to 105 of subpart B of CFR 90 that are applicable to engines of that model year and of the same engine class described in paragraph 116(b) of that subpart; or
- (b) sections 103 to 107 of subpart B of CFR 1054 that are applicable to engines of that model year and of the same engine class described in section 801 of subpart I of CFR 1054.

## Engines of 2019 and Later Model Years

### Engines

**12.5 (1)** Subject to subsection (2), the following standards set out in subpart B of CFR 1054 apply to engines of the 2019 and later model years:

- (a) for engines that are designed to be used in a non-handheld machine, the applicable exhaust emission standards for HC + NO<sub>x</sub> and CO set out in paragraphs 105(a) and (c) of that subpart that are applicable to engines of the same engine class and for the useful life of an engine set out in paragraph 105(d);
- (b) for engines that are designed to be used in a handheld machine, the applicable exhaust emission standards for HC + NO<sub>x</sub> and CO set out in paragraphs 103(a) and (c) of that subpart that are applicable to engines of the same engine class and for the useful life of an engine set out in paragraph 103(d); and
- (c) for engines with a total engine displacement greater than 80 cm<sup>3</sup> that are designed to be used in a handheld machine but are used in a non-handheld machine, the standards set out in paragraph (a).

**(2)** In the case of the engines referred to in paragraphs (1)(a) and (b), if the engines are tested with a fuel that meets the standards of the California Air Resources Board for Phase 3 test fuel found in the *California Code of Regulations*, Title 13, Division 3, Chapter 5, Article 1, Sub-article 2, Section 2262, the company may choose to apply

## Moteurs des années de modèle 2005 à 2018

**12.4** Les moteurs d'une année de modèle antérieure à l'année de modèle 2019 doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement prévues, selon le cas :

- a) aux articles 103 à 105 de la sous-partie B du CFR 90, pour ces années de modèle, qui sont applicables à la catégorie de moteur à laquelle le moteur en cause appartient selon l'alinéa 116(b) de cette sous-partie;
- b) aux articles 103 à 107 de la sous-partie B du CFR 1054 pour ces années de modèle, qui sont applicables à la catégorie de moteur à laquelle le moteur en cause appartient selon l'article 801 de la sous-partie I du CFR 1054.

## Moteurs de l'année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures

### Moteurs

**12.5 (1)** Sous réserve du paragraphe (2), les normes qui suivent s'appliquent aux moteurs de l'année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures :

- a) dans le cas du moteur qui est conçu pour être utilisé dans une machine non portable, les normes relatives aux émissions de gaz d'échappement de HC + NO<sub>x</sub> et de CO prévues aux alinéas 105(a) et (c) de la sous-partie B du CFR 1054 qui sont applicables, selon la catégorie à laquelle le moteur appartient, pendant la durée de vie utile du moteur prévue à l'alinéa 105(d) de cette sous-partie;
- b) dans le cas du moteur qui est conçu pour être utilisé dans une machine portable, les normes relatives aux émissions de gaz d'échappement de HC + NO<sub>x</sub> et de CO prévues aux alinéas 103(a) et (c) de la sous-partie B du CFR 1054 qui sont applicables, selon la catégorie à laquelle le moteur appartient, pendant la durée de vie utile du moteur prévue à l'alinéa 103(d) de cette sous-partie;
- c) dans le cas du moteur d'une cylindrée totale de plus de 80 cm<sup>3</sup> qui est conçu pour être utilisé dans une machine portable, mais qui est utilisé dans une machine non portable, les normes visées à l'alinéa a).

**(2)** L'entreprise peut choisir d'appliquer au moteur visé aux alinéas (1)a) ou b), qui est mis à l'essai avec du carburant satisfaisant aux exigences du California Air Resources Board pour le carburant d'essai de la phase 3 énoncées dans le *California Code of Regulations*, titre 13, division 3, chapitre 5, article 1, sous-article 2, paragraphe 2262, les

the CO exhaust emission standards set out in paragraph 145(n)(2) of subpart B of CFR 1054.

**(3)** In the case of a two-stroke engine that is designed to be used in a snowblower, the company may choose to apply to that engine the standards referred to in paragraph (1)(b) applicable to an engine of the same total engine displacement instead of those referred to in paragraph (1)(a).

#### Wintertime Engines

**12.6** Any wintertime engine of the 2019 and later model years is exempted from the applicable exhaust emission standards for HC + NO<sub>x</sub> set out in section 12.5, unless the company chooses to apply those standards.

#### Engines with Complete Fuel System

**12.7 (1)** Engines of the 2019 and later model years with a complete fuel system shall conform to the following standards:

**(a)** for engines that are designed to be used in a non-handheld machine for the useful life set out in section 112 of subpart B of CFR 1054,

**(i)** for non-metallic fuel lines, the permeation emission standards set out in paragraph 102(d)(2) of subpart B of CFR 1060,

**(ii)** for non-metallic fuel tanks, the permeation emission standards set out in paragraph 103(b) of subpart B of CFR 1060,

**(iii)** for metal fuel tanks, the standards set out in paragraph 103(f) of subpart B of CFR 1060,

**(iv)** except for a wintertime engine, the running loss emission standards set out in the following paragraphs of subpart B of CFR 1060:

**(A)** paragraph 104(b)(1),

**(B)** paragraph 104(b)(2), or

**(C)** paragraph 104(b)(3), if an approved Executive Order of the California Air Resources Board in respect of the engine's running loss emissions has been included in the evidence of conformity,

**(v)** at the company's choice, instead of the standards described in subparagraphs (i) and (ii), the diurnal emission standards set out in paragraph 105(e) of subpart B of CFR 1060, and

normes relatives aux émissions de gaz d'échappement de CO prévues à l'alinéa 145(n)(2) de la sous-partie B du CFR 1054.

**(3)** Elle peut choisir d'appliquer au moteur à deux temps qui est conçu pour être utilisé dans une souffleuse à neige les normes visées à l'alinéa (1)b) applicables à un moteur qui a la même cylindrée totale au lieu de celles visées à l'alinéa (1)a).

#### Moteurs hivernaux

**12.6** Les moteurs hivernaux de l'année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures sont exemptés de l'application des normes relatives aux émissions de gaz d'échappement de HC + NO<sub>x</sub> visées à l'article 12.5, à moins que l'entreprise ne choisisse de les appliquer.

#### Moteurs dotés d'un système complet d'alimentation en carburant

**12.7 (1)** Les normes ci-après s'appliquent aux moteurs de l'année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures qui sont dotés d'un système complet d'alimentation en carburant :

**a)** dans le cas du moteur qui est conçu pour être utilisé dans une machine non portative, pour la durée de vie utile prévue à l'article 112 de la sous-partie B du CFR 1054 :

**(i)** si les conduites d'alimentation en carburant ne sont pas en métal, les normes relatives aux émissions par perméation prévues au paragraphe 102(d)(2) de la sous-partie B du CFR 1060,

**(ii)** si le réservoir de carburant n'est pas en métal, les normes relatives aux émissions par perméation prévues à l'alinéa 103(b) de la sous-partie B du CFR 1060,

**(iii)** si le réservoir de carburant est en métal, les normes prévues à l'alinéa 103(f) de la sous-partie B du CFR 1060,

**(iv)** sauf s'il s'agit d'un moteur hivernal, les normes relatives aux émissions de pertes en marche prévues à l'un ou l'autre des paragraphes ci-après de la sous-partie B du CFR 1060 :

**(A)** le paragraphe 104(b)(1),

**(B)** le paragraphe 104(b)(2),

**(C)** le paragraphe 104(b)(3), si un décret approuvé du California Air Resources Board à l'égard des émissions de pertes en marche du moteur est inclus dans la justification de la conformité,

(vi) the evaporative emission standards set out in paragraphs 101(f)(1) and (3)(i) of subpart B of CFR 1060;

(b) for engines that are designed to be used in a hand-held machine for the useful life set out in section 110 of subpart B of CFR 1054,

(i) for non-metallic fuel lines, the permeation emission standards set out in paragraph 102(d)(2) of subpart B of CFR 1060,

(ii) for non-metallic fuel tanks, the permeation emission standards set out in paragraph 103(b) of subpart B of CFR 1060,

(iii) for metal fuel tanks, the standards set out in paragraph 103(f) of subpart B of CFR 1060, and

(iv) the evaporative emission standards set out in paragraph 101(f)(3)(i) of subpart B of CFR 1060; and

(c) for engines that are designed to be used in a hand-held cold weather machine for the useful life set out in section 110 of subpart B of CFR 1054,

(i) for non-metallic fuel lines, the permeation emission standards set out in paragraph 102(d)(3) of subpart B of CFR 1060,

(ii) for non-metallic fuel tanks, the permeation emission standards set out in paragraph 103(b) of subpart B of CFR 1060,

(iii) for metal fuel tanks, the standards set out in paragraph 103(f) of subpart B of CFR 1060, and

(iv) the evaporative emission standards set out in paragraph 101(f)(3)(i) of subpart B of CFR 1060.

(2) For the purposes of paragraph 1(c), a **handheld cold weather machine** means any of the following handheld machines: a chainsaw, cut-off saw, clearing saw, brush cutter in which an engine with a total engine displacement that is greater than or equal to 40 cm<sup>3</sup> is installed,

(v) au choix de l'entreprise, les normes relatives aux émissions diurnes prévues à l'alinéa 105(e) de la sous-partie B du CFR 1060, au lieu de celles prévues aux sous-alinéas (i) et (ii),

(vi) les normes relatives aux émissions de gaz d'évaporation prévues au paragraphe 101(f)(1) et au sous-alinéa 101(f)(3)(i) de la sous-partie B du CFR 1060;

b) dans le cas du moteur qui est conçu pour être utilisé dans une machine portative, pour la durée de vie utile précisée à l'article 110 de la sous-partie B du CFR 1054 :

(i) si les conduites d'alimentation en carburant ne sont pas en métal, les normes relatives aux émissions par perméation prévues au paragraphe 102(d)(2) de la sous-partie B du CFR 1060,

(ii) si le réservoir de carburant n'est pas en métal, les normes relatives aux émissions par perméation prévues à l'alinéa 103(b) de la sous-partie B du CFR 1060,

(iii) si le réservoir de carburant est en métal, les normes prévues à l'alinéa 103(f) de la sous-partie B du CFR 1060,

(iv) les normes relatives aux émissions de gaz d'évaporation prévues au sous-alinéa 101(f)(3)(i) de la sous-partie B du CFR 1060;

c) dans le cas du moteur qui est conçu pour être utilisé dans une machine portative à fonctionnement efficace par temps froid doté d'un système complet d'alimentation en carburant, pour la durée de vie utile précisée à l'article 110 de la sous-partie B du CFR 1054 :

(i) si les conduites d'alimentation en carburant ne sont pas en métal, les normes relatives aux émissions par perméation prévues au paragraphe 102(d)(3) de la sous-partie B du CFR 1060,

(ii) si le réservoir de carburant n'est pas en métal, les normes relatives aux émissions par perméation prévues à l'alinéa 103(b) de la sous-partie B du CFR 1060,

(iii) si le réservoir de carburant est en métal, les normes prévues à l'alinéa 103(f) de la sous-partie B du CFR 1060,

(iv) les normes relatives aux émissions de gaz d'évaporation prévues au sous-alinéa 101(f)(3)(i) de la sous-partie B du CFR 1060.

(2) À l'alinéa (1)c), **machine portative à fonctionnement efficace par temps froid** s'entend d'une scie mécanique, d'une ébouteuse, d'une scie d'éclaircissage, d'un débroussailleur doté d'un moteur dont la cylindrée totale est d'au moins 40 cm<sup>3</sup>, d'une perceuse commerciale, d'une



commercial drill, ice auger and earth auger that is also designed to be used as an ice auger.

### Bicycle Engines

**12.8 (1)** Bicycle engines of the 2019 and later model years shall conform to the following standards:

**(a)** in the case of a bicycle engine with a complete fuel system,

**(i)** the exhaust emission standards for HC + NO<sub>x</sub> and CO set out in paragraphs 105(a)(1) and 105(b) set out in subpart B of CFR 1051, and

**(ii)** the permeation emission standards set out in paragraph 110(a) and (b) of that subpart; and

**(b)** in any other case, the standards set out in subparagraph (a)(i).

**(2)** Despite paragraph (1)(a), a bicycle engine that has a total engine displacement of 70 cm<sup>3</sup> or less may conform to the exhaust emission standards set out in paragraph 615(b) of subpart G of CFR 1051.

**(3)** The standards referred to in subsections (1) and (2) apply for the useful life set out in paragraph 105(c) of subpart B of CFR 1051 as if a bicycle were an off-highway motorcycle referred to in that paragraph.

**13** The heading before section 13 of the Regulations is replaced by the following:

### Replacement Engines

**14 (1)** Subsection 13(2) of the Regulations is replaced by the following:

**(2)** A replacement engine may conform to, instead of the standards set out in sections 9 to 12.1 and paragraph 12.2(a),

**(a)** in the case where there exists a replacement engine manufactured to the specifications of a model year later than the model year of the original engine and with the physical or performance characteristics necessary for the operation of the machine,

**(i)** the standards referred to in sections 9 to 12.1 and paragraph 12.2(a) applicable to an engine manufactured to the specification of the model year of the replacement engine, or

tarière à glace ou d'une bêche-tarière conçue pour être également utilisée comme une tarière à glace.

### Moteurs de bicyclette

**12.8 (1)** Les normes ci-après s'appliquent aux moteurs de bicyclette de l'année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures :

**a)** dans le cas du moteur de bicyclette doté d'un système complet d'alimentation en carburant :

**(i)** les normes relatives aux émissions de gaz d'échappement de HC + NO<sub>x</sub> et de CO prévues aux paragraphes 105(a)(1) et à l'alinéa 105(b) de la sous-partie B du CFR 1051,

**(ii)** les normes relatives aux émissions par perméation prévues aux alinéas 110(a) et (b) de cette sous-partie;

**b)** dans les autres cas, les normes visées au sous-alinéa a)(i).

**(2)** Malgré l'alinéa (1)a), les moteurs de bicyclette dont la cylindrée totale est d'au plus 70 cm<sup>3</sup> peuvent être conformes aux normes relatives aux émissions de gaz d'échappement prévues à l'alinéa 615(b) de la sous-partie G du CFR 1051.

**(3)** Les normes mentionnées aux paragraphes (1) et (2) s'appliquent pendant la durée de vie utile prévue à l'alinéa 105(c) de la sous-partie B du CFR 1051 comme si la bicyclette était une motocyclette hors route visée à cet alinéa.

**13** L'intertitre précédant l'article 13 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

### Moteurs de remplacement

**14 (1)** Le paragraphe 13(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

**(2)** Le moteur de remplacement peut, au lieu d'être conforme aux normes visées aux articles 9 à 12.1 et à l'alinéa 12.2a), être conforme :

**a)** dans le cas où il existe un moteur de remplacement qui a été construit selon les spécifications d'une année de modèle ultérieure à celle du moteur original et qui possède les caractéristiques physiques ou le rendement nécessaires au fonctionnement de la machine :

**(i)** soit aux normes prévues aux articles 9 à 12.1 et à l'alinéa 12.2a) qui sont applicables au moteur construit selon les spécifications de l'année de modèle du moteur de remplacement,

(ii) if none of the standards referred to in sections 9 to 12.1 and paragraph 12.2(a) applies, the manufacturer's specifications; and

(b) in any other case,

(i) the standards referred to in sections 9 to 12.1 and paragraph 12.2(a) applicable to the original engine, or

(ii) if none of those standards applies, the manufacturer's specifications.

**(2) Paragraphs 13(3)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:**

(a) subsections 17.2(3) and (4) and that sets out, in both official languages, that the engine is a replacement engine; or

(b) as the case may be,

(i) paragraph 1003(b)(5) of subpart K of CFR 90 for engines of a model year before the 2019 model year, or

(ii) paragraph 240(b)(5) of subpart C of CFR 1068 for engines of the 2019 and later model years.

**15 The Regulations are amended by adding the following after section 13:**

## Interpretation of Standards

**13.1 (1)** For greater certainty, the standards in these Regulations that refer to the CFR include all of the test procedures, fuels and calculation methods specified for those standards in CFR 90, CFR 1051, CFR 1054 or CFR 1060, as the case may be.

**(2)** In the case of a standard set out in the CFR that is to be phased in over a period of time for a class of engine, or fuel line or fuel tank attached to an engine, the standard comes into effect, for the purposes of these Regulations, in the model year for which the CFR specifies that the standard applies to 100% of that class of engine, or fuel line or fuel tank attached to an engine and continues to apply until another standard that applies comes into effect.

**16 Section 14 of the Regulations and the heading before it are repealed.**

(ii) soit, si aucune norme prévue aux articles 9 à 12.1 et à l'alinéa 12.2a) ne s'applique, aux spécifications du constructeur;

**b)** dans le cas contraire :

(i) soit aux normes prévues aux articles 9 à 12.1 et à l'alinéa 12.2a) applicables au moteur original,

(ii) soit, si aucune norme prévue aux articles 9 à 12.1 et à l'alinéa 12.2a) ne s'applique, aux spécifications du constructeur.

**(2) Les alinéas 13(3)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**a)** soit satisfait aux exigences visées aux paragraphes 17.2(3) et (4) et indique, dans les deux langues officielles, qu'il s'agit d'un moteur de remplacement;

**b)** soit satisfait aux exigences ci-après :

(i) dans le cas du moteur d'une année de modèle antérieure à l'année de modèle 2019, celles prévues au paragraphe 1003(b)(5) de la sous-partie K du CFR 90,

(ii) dans le cas du moteur d'une année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures, celles prévues au paragraphe 240(b)(5) de la sous-partie C du CFR 1068.

**15 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 13, de ce qui suit :**

## Interprétation des normes

**13.1 (1)** Il est entendu que les normes relatives au CFR mentionnées dans le présent règlement visent les méthodes d'essai, les carburants et les méthodes de calcul prévus à leur égard dans les CFR 90, CFR 1051, CFR 1054 ou CFR 1060, selon le cas.

**(2)** Si la norme prévue dans le CFR est appliquée graduellement à l'égard d'une catégorie de moteurs ou à l'égard d'une conduite d'alimentation en carburant ou d'un réservoir de carburant qui sont fixés à un moteur, elle ne s'applique à une année de modèle dans le cadre du présent règlement que lorsqu'elle est applicable à l'ensemble des moteurs de cette catégorie ou à l'ensemble de ces conduites d'alimentation en carburant ou de ces réservoirs de carburant et elle continue de s'appliquer jusqu'à ce qu'une nouvelle norme s'applique à eux.

**16 L'article 14 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.**

**17 The heading before section 15 of the Regulations is replaced by the following:**

## Instructions

### Emission-related Maintenance Instructions

**18 Subsection 15(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**15 (1)** Every company shall ensure that written instructions respecting emission-related maintenance are provided to the first retail purchaser of an engine or machine. Those instructions shall be consistent with the maintenance instructions set out in paragraphs 1104(a) and (b) of subpart L of CFR 90, section 125 of subpart B of CFR 1051, section 125 of subpart B of CFR 1054, or section 125 of subpart B of CFR 1060, as the case may be, for the applicable model year.

**19 The heading before section 16 and sections 16 to 19 of the Regulations are replaced by the following:**

### Engine Kit Assembly Instructions

**15.1** Every company shall ensure that each engine kit is accompanied by written instructions in English and French for the engine's assembly — or the address of the place or the website where those instructions may be obtained — that will illustrate how to assemble the engine to conform to the standards prescribed under these Regulations.

## Evidence of Conformity

**16** In the case of an engine referred to in paragraph 12.2(b), evidence of conformity required under paragraph 153(1)(b) of the Act in respect of a company consists of

**(a)** a copy of each EPA certificate covering the engine and, if applicable, any attached fuel line or attached fuel tank for an engine of the 2019 and later model years;

**(b)** a document demonstrating that

**(i)** for an engine of a model year before the 2019 model year or for an engine of the 2019 and later model years without a complete fuel system, it is sold concurrently in Canada and in the United States, or

**17 L'intertitre précédant l'article 15 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

## Instructions

### Instructions concernant l'entretien relatif aux émissions

**18 Le paragraphe 15(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**15 (1)** L'entreprise veille à ce que soient fournies au premier acheteur au détail de chaque moteur ou machine des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux émissions qui sont conformes aux instructions d'entretien prévues aux alinéas 1104(a) et (b) de la sous-partie L du CFR 90, à l'article 125 de la sous-partie B du CFR 1051, à l'article 125 de la sous-partie B du CFR 1054 ou à l'article 125 de la sous-partie B du CFR 1060, selon le cas, pour l'année de modèle en cause.

**19 L'intertitre précédant l'article 16 et les articles 16 à 19 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

### Instructions concernant l'assemblage de moteurs prêts à assembler

**15.1** L'entreprise veille à ce que soient fournies avec chaque moteur prêt à assembler des instructions écrites en français et en anglais — ou l'adresse de l'endroit ou du site Web où elles peuvent être obtenues — illustrant la manière dont le moteur doit être assemblé de sorte que celui-ci soit conforme aux normes prévues par le présent règlement.

## Justification de la conformité

**16** Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas du moteur visé à l'alinéa 12.2b), les éléments de justification de la conformité sont les suivants :

**a)** une copie de chaque certificat de l'EPA visant le moteur et, le cas échéant, les conduites d'alimentation en carburant et les réservoirs de carburant fixés à tout moteur de l'année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures;

**b)** un document établissant que :

**(i)** dans le cas du moteur de l'année de modèle antérieure à l'année de modèle 2019 ou du moteur de l'année de modèle 2019 ou des années de modèle

**(ii)** for an engine of the 2019 and later model years with a complete fuel system, it is sold concurrently with the same complete fuel system in Canada and in the United States;

**(c)** a copy of the records submitted to the EPA in support of each application for an EPA certificate and any amended application in respect of an engine, fuel lines or fuel tanks that form part of a complete fuel system for an engine of the 2019 and later model years; and

**(d)** a U.S. emission control information label that is permanently affixed in the form and location set out in

**(i)** section 114 of subpart B of CFR 90 or, if applicable, paragraphs 135(b) to (h) of subpart B of CFR 1054, for engines before the 2019 model year,

**(ii)** paragraphs 135(b) to (h) of subpart B of CFR 1054 for engines of the 2019 and later model years,

**(iii)** paragraphs 135(a) to (e) of subpart B of CFR 1060 for engines, other than bicycle engines, of the 2019 and later model years with a complete fuel system, and

**(iv)** paragraphs 135(b) to (e) of subpart B of CFR 1051 for bicycle engines of the 2019 and later model years.

**17 (1)** In the case of an engine other than one referred to in paragraph 12.2(b), the evidence of conformity required under paragraph 153(1)(b) of the Act shall be obtained and produced by the company in a form and manner that is satisfactory to the Minister.

**(2)** The company shall submit the evidence of conformity to the Minister before importing the engine or applying a national emissions mark to it.

**17.1** For the purpose of testing any engine for conformity with exhaust emission standards, if requested by the Minister, the company shall supply the Minister with all information required to reproduce the emissions tests that generated the results contained in the evidence of conformity.

ultérieures qui n'est pas doté d'un système complet d'alimentation en carburant, il est vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période,

**(ii)** dans le cas du moteur de l'année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures qui est doté d'un système complet d'alimentation en carburant, il est vendu au Canada et aux États-Unis, durant la même période, avec un système complet d'alimentation en carburant identique;

**(c)** une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de chaque demande de certificat de l'EPA à l'égard du moteur, des conduites d'alimentation en carburant ou des réservoirs de carburant du système complet d'alimentation en carburant de tout moteur de l'année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures, et de toute modification apportée à une telle demande;

**(d)** une étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions en la forme prévue dans les dispositions ci-après, apposée en permanence à l'endroit prévu par celles-ci :

**(i)** dans le cas du moteur d'une année de modèle antérieure à l'année de modèle 2019, l'article 114 de la sous-partie B du CFR 90 ou, le cas échéant, les alinéas 135(b) à (h) de la sous-partie B du CFR 1054,

**(ii)** dans le cas du moteur de l'année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures, les alinéas 135(b) à (h) de la sous-partie B du CFR 1054,

**(iii)** dans le cas du moteur de l'année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures, autre qu'un moteur de bicyclette, qui est doté d'un système complet d'alimentation en carburant, les alinéas 135(a) à (e) de la sous-partie B du CFR 1060,

**(iv)** dans le cas du moteur de bicyclette de l'année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures, les alinéas 135(b) à (e) de la sous-partie B du CFR 1051.

**17 (1)** Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi, dans le cas du moteur autre que celui visé à l'alinéa 12.2b), les éléments de justification de la conformité sont obtenus et produits par l'entreprise selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes.

**(2)** L'entreprise fournit les éléments de justification de la conformité au ministre avant d'importer le moteur ou d'y apposer la marque nationale.

**17.1** Aux fins d'évaluation de la conformité des moteurs aux normes d'émissions de gaz d'échappement, l'entreprise doit, à la demande du ministre, lui présenter tous les renseignements nécessaires pour reproduire les essais relatifs aux émissions ayant donné les résultats présentés dans la justification de la conformité.

## National Emissions Mark and Label Requirements

**17.2 (1)** The national emissions mark is the mark set out in the schedule.

**(2)** The national emissions mark shall be at least 7 mm in height and 10 mm in width.

**(3)** The national emissions mark and any label required by these Regulations, except for a label referred to in paragraph 16(d), subsection 17.4(6) or section 17.5, shall be located

**(a)** on or immediately next to the label referred to in paragraph 16(d); or

**(b)** if there is no label as referred to in paragraph 16(d), in a visible or readily accessible location.

**(4)** Except for the label referred to in paragraph 16(d), any label required by these Regulations, including the label on which the national emissions mark appears, shall

**(a)** be permanently affixed;

**(b)** be resistant to or protected against any weather condition; and

**(c)** bear inscriptions that are legible and indelible and that are indented, embossed or in a colour that contrasts with the background of the label.

**(5)** A company that has been authorized to apply the national emissions mark shall display the authorization number assigned by the Minister in figures that are at least 2 mm in height, immediately below or to the right of the national emissions mark.

**17.3** A company may apply the national emissions mark to an engine that is manufactured before January 1, 2005, if

**(a)** the engine conforms to the standards set out in these Regulations for engines of the 2005 model year; and

**(b)** the company meets the requirements of these Regulations in respect of that engine.

**17.4 (1)** Subject to subsection (6), an engine of the 2019 and later model years with a complete fuel system — other than an engine and its complete fuel system that are covered by EPA certificates or an engine set out in section 13 — shall bear a label that sets out

**(a)** the statement “THIS ENGINE AND THE COMPLETE FUEL SYSTEM CONFORM TO ALL APPLICABLE CANADIAN STANDARDS PRESCRIBED BY

## Exigences relatives à la marque nationale et aux étiquettes

**17.2 (1)** La marque nationale est celle figurant à l'annexe.

**(2)** Elle a au moins 7 mm de hauteur et 10 mm de largeur.

**(3)** La marque nationale et toute étiquette exigée par le présent règlement, sauf l'étiquette visée à l'alinéa 16(d), au paragraphe 17.4(6) ou à l'article 17.5, figurent :

**a)** sur l'étiquette d'information visée à l'alinéa 16d), ou juste à côté;

**b)** à défaut de l'étiquette visée à l'alinéa 16d), à un endroit bien en vue ou d'accès facile.

**(4)** Toute étiquette, autre que celle visée à l'alinéa 16d), exigée par le présent règlement, y compris celle sur laquelle figure la marque nationale, doit, à la fois :

**a)** être apposée en permanence;

**b)** résister aux intempéries ou être à l'abri de celles-ci;

**c)** porter des inscriptions lisibles et indélébiles qui sont renfoncées, en relief ou d'une couleur contrastant avec celle du fond de l'étiquette.

**(5)** L'entreprise autorisée à apposer la marque nationale doit afficher le numéro d'autorisation que lui a assigné le ministre, lequel doit être formé de caractères d'au moins 2 mm de hauteur, juste au-dessous ou à droite de la marque nationale.

**17.3** L'entreprise peut apposer la marque nationale sur les moteurs dont la construction a été achevée avant le 1<sup>er</sup> janvier 2005 si les conditions ci-après sont réunies :

**a)** les moteurs sont conformes aux normes prévues dans le présent règlement pour les moteurs de l'année de modèle 2005;

**b)** l'entreprise respecte les exigences prévues dans le présent règlement à l'égard de ces moteurs.

**17.4 (1)** Sous réserve du paragraphe (6), les moteurs de l'année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures qui sont dotés d'un système complet d'alimentation en carburant, autres que ceux visés par un certificat de l'EPA et ceux visés à l'article 13, portent une étiquette qui comporte les renseignements suivants :

**a)** la mention « THIS ENGINE AND THE COMPLETE FUEL SYSTEM CONFORM TO ALL APPLICABLE

THE OFF-ROAD SMALL SPARK-IGNITION ENGINE EMISSION REGULATIONS IN EFFECT FOR MODEL YEAR [MODEL YEAR] / CE MOTEUR ET LE SYSTÈME COMPLET D'ALIMENTATION EN CARBURANT SONT CONFORMES À TOUTES LES NORMES CANADIENNES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES PETITS MOTEURS HORS ROUTE À ALLUMAGE COMMANDÉ EN VIGUEUR POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE]”;

**(b)** the month and year of manufacture of the engine, unless this information is permanently identified elsewhere on the engine;

**(c)** the useful life of the engine;

**(d)** an identification of the emission control system, as specified in paragraph 45(f) of subpart A of CFR 1068;

**(e)** the name of the engine manufacturer or, if provided in the evidence of conformity, a name and logo other than that of the manufacturer if the manufacturer has a contractual agreement with the business entity represented by that other name and logo;

**(f)** the applicable emission family in respect of exhaust emissions;

**(g)** the total engine displacement, unless all the engines in the emission family have the same total displacement and per-cylinder displacement;

**(h)** the name of the company that installed the complete fuel system; and

**(i)** the applicable emission family or families in respect of evaporative emissions.

**(2)** The information required under paragraph (1)(d) may be omitted from the label if there is insufficient space for it and if it is in the emissions-related maintenance instructions instead.

**(3)** An engine — other than an engine referred to in subsection (1), an engine covered by an EPA certificate or an engine set out in section 13 — shall bear a label that sets out

**(a)** the statement “THIS ENGINE CONFORMS TO ALL APPLICABLE CANADIAN STANDARDS PRESCRIBED BY THE OFF-ROAD SMALL SPARK-IGNITION ENGINE EMISSION REGULATIONS IN EFFECT FOR MODEL YEAR [MODEL YEAR] / CE MOTEUR EST CONFORME À TOUTES LES NORMES CANADIENNES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES PETITS MOTEURS HORS ROUTE À ALLUMAGE

CANADIAN STANDARDS PRESCRIBED BY THE OFF-ROAD SMALL SPARK-IGNITION ENGINE EMISSION REGULATIONS IN EFFECT FOR MODEL YEAR [MODEL YEAR] / CE MOTEUR ET LE SYSTÈME COMPLET D'ALIMENTATION EN CARBURANT SONT CONFORMES À TOUTES LES NORMES CANADIENNES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES PETITS MOTEURS HORS ROUTE À ALLUMAGE COMMANDÉ EN VIGUEUR POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE] »;

**b)** le mois et l'année de construction du moteur, sauf s'ils sont inscrits en permanence ailleurs sur celui-ci;

**c)** la durée de vie utile du moteur;

**d)** l'identification, selon le paragraphe 45(f) de la sous-partie A du CFR 1068, du système antipollution;

**e)** le nom du constructeur du moteur ou, si la justification de la conformité l'indique et qu'une entente entre le constructeur et une autre entreprise le prévoit, le nom ou le logo de cette entreprise;

**f)** à l'égard des émissions de gaz d'échappement, la famille d'émissions applicable;

**g)** la cylindrée totale du moteur, sauf si tous les moteurs inclus dans la famille d'émissions ont la même cylindrée totale et la même cylindrée unitaire;

**h)** le nom de l'entreprise qui a installé le système complet d'alimentation en carburant;

**i)** à l'égard des émissions de gaz d'évaporation, la famille ou les familles d'émissions applicables.

**(2)** L'identification du système antipollution visée à l'alinéa 1d) n'est pas obligatoire si les dimensions de l'étiquette ne le permettent pas et si le système est identifié dans les instructions concernant l'entretien relatif aux émissions.

**(3)** Les moteurs, autres que ceux visés au paragraphe (1) ou à l'article 13, ou visés par un certificat de l'EPA, portent une étiquette qui comporte les renseignements suivants :

**a)** la mention « THIS ENGINE CONFORMS TO ALL APPLICABLE CANADIAN STANDARDS PRESCRIBED BY THE OFF-ROAD SMALL SPARK-IGNITION ENGINE EMISSION REGULATIONS IN EFFECT FOR MODEL YEAR [MODEL YEAR] / CE MOTEUR EST CONFORME À TOUTES LES NORMES CANADIENNES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES PETITS MOTEURS HORS ROUTE À ALLUMAGE

COMMANDÉ EN VIGUEUR POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE]»; and

**(b)** the information set out in paragraphs (1)(b) to (g).

**(4)** Subject to subsection (6), an engine that bears the label set out in subsection (3) or referred to in paragraph 16(d) and becomes subject to the evaporative emission standards by the addition of a complete fuel system in Canada, shall bear a label

**(a)** placed immediately next to the label set out in subsection (3) or referred to in paragraph 16(d) that contains the information set out in paragraphs (1)(a), (h) and (i); or

**(b)** that contains the information set out in subsection (1).

**(5)** Paragraphs (1)(a) and (h) and (3)(a) do not apply when a national emissions mark is affixed to the engine or the machine in which that engine is installed.

**(6)** In the case of an engine with a complete fuel system referred to in subsection (1) or (4) that is installed in a machine, a label that is referred to in those subsections and that meets the requirements of subsection 17.2(4) may be affixed on that machine instead of on the engine.

## Unique Identification Number

**17.5** A unique identification number shall be legible and affixed to every engine by being engraved on, stamped on or molded into the engine or displayed on a label that meets the requirements of subsection 17.2(4).

## Maintenance, Retention and Submission of Records

**18 (1)** A company shall maintain a record in writing, or in a readily readable electronic or optical form, of the following information and retain the record for the following periods:

**(a)** a copy of any declaration set out in section 19, for a period of eight years after the year of the importation;

**(b)** the evidence of conformity set out in sections 16 or 17, as the case may be, for a period of eight years after the date of manufacture of the engine;

**(c)** for a company that imported less than 50 engines during a given calendar year, the number of engines imported, for a period of eight years after the calendar year in question; and

COMMANDÉ EN VIGUEUR POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [ANNÉE DE MODÈLE] »;

**b)** les renseignements visés aux alinéas (1)b) à g).

**(4)** Sous réserve du paragraphe (6), les moteurs qui portent l'étiquette prévue au paragraphe (3) ou à l'alinéa 16d) et qui, du fait de l'ajout, au Canada, d'un système complet d'alimentation en carburant, sont soumis aux normes d'émissions de gaz d'évaporation portent :

**a)** soit une étiquette qui contient les renseignements prévus aux alinéas 1a), h) et i), juste à côté de celle visée au paragraphe (3) ou à l'alinéa 16d);

**b)** soit une étiquette qui comporte les renseignements visés au paragraphe (1).

**(5)** Les alinéas (1)a), h) et (3)a) ne s'appliquent pas dans le cas où la marque nationale est apposée sur le moteur ou la machine dans laquelle il est installé.

**(6)** Au lieu d'être apposée sur le moteur visé aux paragraphes (1) ou (4) qui est doté d'un système complet d'alimentation en carburant, l'étiquette visée à ces paragraphes peut être apposée sur la machine dans laquelle ce moteur est installé si elle satisfait aux exigences prévues au paragraphe 17.2(4).

## Numéro d'identification unique

**17.5** Un numéro d'identification unique lisible doit être apposé sur chaque moteur. Il peut être soit gravé, estampé ou mis en relief sur celui-ci, soit inscrit sur une étiquette qui satisfait aux exigences prévues au paragraphe 17.2(4).

## Tenue, conservation et présentation des dossiers

**18 (1)** L'entreprise tient les dossiers ci-après, par écrit ou sous forme électronique ou optique facilement lisible, et les conserve pendant la période précisée :

**a)** une copie de la déclaration visée à l'article 19, pour une période de huit ans suivant la fin de l'année de l'importation;

**b)** les éléments de justification de la conformité visés à l'article 16 ou 17, selon le cas, pour une période de huit ans après la date de construction du moteur;

**c)** dans le cas d'une entreprise qui a importé moins de cinquante moteurs au cours d'une année civile donnée, le nombre de moteurs importés, pour une période de huit ans suivant la fin de l'année civile en cause;

**(d)** if applicable, a copy of the declaration set out in section 20, and information demonstrating that the company has disposed of the engine in accordance with that declaration, for a period of eight years after the day of the disposal.

**(2)** If the record is retained by another person on a company's behalf, the company shall keep a record of that other person's name, telephone number and civic address and, if different, their mailing address.

**(3)** If the Minister makes a written request for a record referred to in subsection (1) or (2), the company shall submit it to the Minister in either official language

**(a)** within 40 days after the day on which the request is made to the company; or

**(b)** within 60 days after the day on which the request is made to the company, if the record is to be translated from a language other than French or English.

## Information Regarding Suspension or Revocation of EPA Certificate

**18.1** If an EPA certificate referred to in section 12.2 is suspended or revoked, the company shall submit the following information to the Minister within 60 days after the day on which the certificate is suspended or revoked:

**(a)** its name, address and telephone number;

**(b)** a copy of the EPA certificate that was suspended or revoked;

**(c)** a copy of the EPA decision to suspend or revoke the certificate;

**(d)** in the case of a suspended or revoked EPA certificate covering engines,

**(i)** for each engine, the make, model and model year, and

**(ii)** for each engine installed in a machine, the make, model and type of machine; and

**(e)** in the case of a suspended or revoked EPA certificate covering fuel lines, fuel tanks, or complete fuel systems, installed in machines, the make, model and type of each machine.

**d)** le cas échéant, une copie de la justification visée à l'article 20 et les renseignements démontrant que l'entreprise s'est départie du moteur conformément à cette justification, pour une période de huit ans suivant la date à laquelle l'entreprise s'en est départie.

**(2)** Si les dossiers mentionnés au paragraphe (1) sont conservés par une autre personne au nom de l'entreprise, cette dernière consigne les nom, numéro de téléphone et adresse municipale de cette personne ainsi que son adresse postale, si elle est différente.

**(3)** Si le ministre demande par écrit à l'entreprise de lui fournir un dossier visé aux paragraphes (1) ou (2), celle-ci le lui remet dans l'une ou l'autre des langues officielles, au plus tard :

**a)** quarante jours après la date où la demande lui est présentée;

**b)** soixante jours après la date où la demande lui est présentée, si le dossier doit être traduit d'une langue autre que le français ou l'anglais.

## Renseignements relatifs à la suspension ou à la révocation d'un certificat de l'EPA

**18.1** Si un certificat de l'EPA visé à l'article 12.2 est suspendu ou révoqué, l'entreprise fournit au ministre, dans les soixante jours suivant la date de la suspension ou de la révocation, selon le cas, les renseignements suivants :

**a)** ses nom, adresse et numéro de téléphone;

**b)** une copie du certificat de l'EPA suspendu ou révoqué;

**c)** une copie de la décision de suspension ou de révocation du certificat par l'EPA;

**d)** dans le cas d'un certificat de l'EPA suspendu ou révoqué qui vise des moteurs :

**(i)** la marque, le modèle et l'année de modèle de chaque moteur,

**(ii)** à l'égard de tout moteur installé dans une machine, la marque, le type et le modèle de la machine,

**e)** dans le cas d'un certificat de l'EPA suspendu ou révoqué qui vise des conduites d'alimentation en carburant, des réservoirs de carburant ou des systèmes complets d'alimentation en carburant, installés dans des machines, la marque, le modèle et le type de chaque machine.



**19 (1)** Any company that imports 50 or more engines into Canada in a calendar year shall submit a declaration to the Minister, signed by the company's duly authorized representative, that contains the following information:

**(a)** the importer's name, telephone number and civic address and, if different, their mailing address and, if any, email address;

**(b)** the business number assigned to the company by the Minister of National Revenue;

**(c)** for every engine,

**(i)** the name of the manufacturer, the number of engines imported, the make, the model and model year of the engine and all applicable emission families, and

**(ii)** one of the following:

**(A)** a statement that each of the engines bears the national emissions mark, or

**(B)** a statement that the company is able to produce the evidence of conformity in accordance with section 16 or has produced it in accordance with section 17; and

**(d)** for every engine that is installed in a machine, the number of machines imported, the name of the manufacturer of the machine and its make, model and type.

**(2)** The declaration shall be submitted to the Minister on or before February 1 of the calendar year following the calendar year during which the importation occurred.

**20 (1) The portion of section 20 of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:**

**20** The declaration referred to in paragraph 155(1)(a) of the Act shall be submitted to the Minister before the importation, signed by the person referred to in that paragraph or their duly authorized representative and shall contain

**(a)** the following information:

**(i)** the importer's name, telephone number and civic address and, if different, their mailing address and, if any, email address,

**(ii)** if applicable, the business number assigned to the company by the Minister of National Revenue,

**19 (1)** L'entreprise qui importe au Canada au cours d'une année civile au moins cinquante moteurs présente une déclaration au ministre, signée par son représentant dûment autorisé, comportant les renseignements suivants :

**a)** les nom, numéro de téléphone et adresse municipale de l'importateur, ainsi que son adresse postale, si elle est différente, et son adresse électronique, le cas échéant;

**b)** le numéro d'entreprise que lui a attribué le ministre du Revenu national;

**c)** à l'égard de tout moteur :

**(i)** le nom du constructeur, le nombre de moteurs importés, la marque, le modèle, l'année de modèle du moteur et toutes les familles d'émissions applicables,

**(ii)** selon le cas :

**(A)** une mention selon laquelle chacun des moteurs porte la marque nationale,

**(B)** une mention selon laquelle l'entreprise est en mesure de produire les éléments de justification de la conformité conformément aux articles 16 ou les a produits conformément à l'article 17;

**d)** à l'égard de tout moteur installé dans une machine, le nombre de machines importées, le nom du constructeur, la marque, le type et le modèle de la machine.

**(2)** La déclaration est présentée au ministre au plus tard le 1<sup>er</sup> février de l'année civile qui suit l'année civile de l'importation.

**20 (1) Le passage de l'article 20 du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :**

**20** La justification visée à l'alinéa 155(1)a) de la Loi, signée par l'importateur ou par son représentant dûment autorisé, est présentée au ministre avant l'importation et comporte :

**a)** les renseignements suivants :

**(i)** les nom, numéro de téléphone et adresse municipale de l'importateur, ainsi que son adresse postale, si elle est différente, et son adresse électronique, le cas échéant,

**(ii)** le cas échéant, le numéro d'entreprise que lui a attribué le ministre du Revenu national,

**(iii)** in the case of an engine, the name of the manufacturer, the make, the model, model year and unique identification number of the engine, and

**(iv)** in the case of an engine that is installed in a machine, the name of the manufacturer of the machine and its make, model and type;

**(2) Paragraph 20(c) of the Regulations is replaced by the following:**

**(c)** the date on which the engine will be imported and the date by which the engine will be exported or destroyed.

**21 (1) Paragraph 21(b) of the Regulations is replaced by the following:**

**(b)** the U.S. emission control information label referred to in paragraph 16(d) showing that the engine conformed to the emission standards of the EPA in effect at the time of its manufacture;

**(2) Section 21 of the Regulations is amended by adding “or” at the end of paragraph (c) and by adding the following after that paragraph:**

**(d)** the label referred to in subsection 17.4(1) or (3).

**22 Section 22 of the Regulations is replaced by the following:**

**22** A company that imports an engine into Canada in reliance on subsection 153(2) of the Act shall, before the importation, submit a declaration to the Minister, signed by its duly authorized representative, that contains the information described in paragraphs 19(1)(a) and (b) and

**(a)** the name of the manufacturer, the number of engines that will be imported in a calendar year, the make, the model and model year of the engine and any applicable emission family;

**(b)** for an engine that is installed in a machine, the number of machines that will be imported in a calendar year, the name of the manufacturer of the machine and its make, model and type;

**(c)** a statement from the manufacturer of the engine that the engine will, when completed in accordance with instructions provided by the manufacturer, conform to the standards prescribed under these Regulations; and

**(d)** a statement from the company that the engine will be completed in accordance with the instructions referred to in paragraph (c).

**(iii)** dans le cas d'un moteur, le nom du constructeur, la marque, le modèle, l'année de modèle et le numéro d'identification unique du moteur,

**(iv)** dans le cas d'un moteur installé dans une machine, le nom du constructeur, la marque, le type et le modèle de la machine;

**(2) L'alinéa 20c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**c)** la date d'importation du moteur et la date avant laquelle il sera exporté ou détruit.

**21 (1) L'alinéa 21b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**b)** soit l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée à l'alinéa 16d) indiquant qu'il était conforme aux normes d'émissions de l'EPA en vigueur au moment de sa construction;

**(2) L'article 21 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa c), de ce qui suit :**

**d)** soit l'étiquette visée aux paragraphes 17.4(1) ou (3).

**22 L'article 22 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**22** L'entreprise qui importe un moteur au Canada et qui désire se prévaloir du paragraphe 153(2) de la Loi présente au ministre, avant l'importation, une déclaration signée par son représentant dûment autorisé et comportant, outre les renseignements visés aux alinéas 19(1)a) et b) :

**a)** le nom du constructeur, le nombre de moteurs qui seront importés au cours d'une année civile, la marque, le modèle, l'année de modèle du moteur et toute famille d'émissions qui lui est applicable;

**b)** dans le cas d'un moteur installé dans une machine, le nombre de machines qui seront importées au cours d'une année civile, le nom du constructeur, la marque, le type et le modèle de la machine;

**c)** une déclaration du constructeur du moteur indiquant que, une fois la construction achevée selon ses instructions, le moteur sera conforme aux normes prévues par le présent règlement;

**d)** une déclaration de l'entreprise indiquant que la construction du moteur sera achevée selon les instructions visées à l'alinéa c).

**23 The portion of section 24 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**24** A company applying under section 156 of the Act for an exemption from conformity with any standard prescribed under these Regulations shall, before the importation or manufacture of an engine, submit in writing to the Minister

**24 Subsection 25(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**25 (1)** In the case of a model of engine in respect of which the Governor in Council has, by order, granted an exemption under section 156 of the Act, the engine shall bear a label that meets the requirements set out in subsections 17.2(3) and (4).

**25 Section 26 of the Regulations is replaced by the following:**

**26 (1)** The notice of defect referred to in subsections 157(1) and (4) of the Act shall contain

**(a)** the name of the company giving the notice and its street address and, if different, mailing address, and the name, email address and phone number of the contact person;

**(b)** for each engine in respect of which the notice is given, its make, model, model year and the period during which the engine was manufactured, any applicable emission family and the range or ranges of unique identification numbers, if known;

**(c)** the total number of engines in respect of which the notice is given or, if the total number is not known, the estimated number;

**(d)** a description of the machine or type of machine in or on which the engine is installed or is likely to be installed;

**(e)** the estimated percentage of the potentially affected engines that contain the defect;

**(f)** a description of the defect;

**(g)** an evaluation of the pollution risk arising from the defect;

**(h)** a statement of the measures to be taken to correct the defect;

**(i)** a chronology of the principal events that led to the determination of the existence of the defect, if known; and

**(j)** a description of the means available to the company to contact the current owner of each affected engine.

**23 Le passage de l'article 24 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**24** L'entreprise qui demande, au titre de l'article 156 de la Loi, à être dispensée de se conformer à l'une ou l'autre des normes prévues par le présent règlement fournit par écrit au ministre les renseignements ci-après avant l'importation ou la construction du moteur :

**24 Le paragraphe 25(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**25 (1)** Dans le cas d'un modèle de moteur pour lequel le gouverneur en conseil a pris un décret accordant une dispense en vertu de l'article 156 de la Loi, le moteur porte une étiquette qui satisfait aux paragraphes 17.2(3) et (4).

**25 L'article 26 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**26 (1)** L'avis de défaut visé aux paragraphes 157(1) et (4) de la Loi contient les renseignements suivants :

**a)** le nom de l'entreprise qui donne l'avis, son adresse municipale et, si elle est différente, son adresse postale, ainsi que les nom, adresse de courriel et numéro de téléphone de la personne-ressource;

**b)** la marque, le modèle, l'année de modèle, la période de construction et, si elle est connue, toute gamme de numéros d'identification unique de chaque moteur visé par l'avis, ainsi que toute famille d'émissions qui lui est applicable;

**c)** le nombre total des moteurs visés par l'avis ou, si le nombre total n'est pas connu, le nombre estimatif;

**d)** la description de la machine ou du type de machine où le moteur est installé ou le sera vraisemblablement;

**e)** le pourcentage estimatif des moteurs susceptibles d'être défectueux;

**f)** une description du défaut;

**g)** une évaluation du risque de pollution correspondant;

**h)** un énoncé des mesures à prendre pour corriger le défaut;

**i)** une chronologie des principaux événements qui ont permis de constater le défaut, si elle est établie;

**j)** une description des moyens dont dispose l'entreprise pour communiquer avec le propriétaire actuel de chaque moteur touché.

**(2)** The notice of defect shall be given in writing and, in the case of notices given to a person other than the Minister, shall be

- (a)** in both official languages; or
- (b)** in the person's official language of choice, if it is known.

**(3)** A company shall, within 60 days after giving a notice of defect, submit to the Minister the initial report referred to in subsection 157(7) of the Act containing

- (a)** an update of the information required by subsection (1) if there has been any change to the information;
- (b)** if not already provided in the notice,
  - (i)** the range or ranges of unique identification numbers,
  - (ii)** the total number of engines in respect of which the notice of defect was given, and
  - (iii)** a chronology of the principal events that led to the determination of the existence of the defect; and
- (c)** copies of all notices, bulletins and other circulars issued by the company in respect of the defect, including a detailed description of the nature and physical location of the defect with diagrams and other illustrations as necessary.

**(4)** If a company submits an initial report, it shall submit a quarterly report, within 45 days after the end of each of the following six quarters, to the Minister respecting the defect and its correction containing the following information:

- (a)** the number, title or other identification assigned by the company to the notice of defect;
- (b)** if applicable, the revised number of engines in respect of which the notice of defect was given;
- (c)** the date on which the notice of defect was given to the current owners of the affected engines and the dates of any follow-up communications with those owners in respect of the notice; and
- (d)** the total number, or percentage, of engines repaired by or on behalf of the company, including engines requiring inspection only.

**26.1** Any report or declaration to be submitted under these Regulations shall be submitted electronically in the

**(2)** L'avis de défaut est fourni par écrit et, lorsqu'il est destiné à une personne autre que le ministre, il est fourni :

- a)** soit dans les deux langues officielles;
- b)** soit, si celle-ci est connue, dans la langue officielle choisie par la personne.

**(3)** L'entreprise doit, au plus tard soixante jours après avoir fourni l'avis de défaut, présenter au ministre le rapport initial visé au paragraphe 157(7) de la Loi renfermant :

- a)** le cas échéant, une mise à jour des renseignements exigés au paragraphe (1);
- b)** les renseignements ci-après, s'ils n'ont pas été fournis dans l'avis :
  - (i)** toute gamme de numéros d'identification uniques des moteurs,
  - (ii)** le nombre total de moteurs visés par l'avis de défaut,
  - (iii)** une chronologie des principaux événements qui ont permis de constater le défaut;
- c)** des copies de tous les avis, bulletins et autres circulaires publiés par l'entreprise au sujet du défaut, y compris une description détaillée de la nature du défaut et de l'endroit où il est situé, accompagnée de schémas et d'autres illustrations, au besoin.

**(4)** L'entreprise qui a présenté le rapport initial doit présenter au ministre, dans les quarante-cinq jours suivant la fin de chacun des six trimestres subséquents, des rapports trimestriels concernant les défauts et les correctifs, qui renferment l'information suivante :

- a)** le numéro ou le titre de l'avis de défaut ou toute autre désignation qu'elle lui a attribuée;
- b)** s'il y a lieu, le nombre révisé de moteurs visés par l'avis de défaut;
- c)** la date où l'avis de défaut a été donné aux propriétaires actuels des moteurs visés et, le cas échéant, la date de tout rappel à son égard;
- d)** le nombre total ou la proportion des moteurs réparés par l'entreprise ou pour son compte, y compris ceux ayant exigé seulement une vérification.

**26.1** Les rapports et les déclarations exigés par le présent règlement sont présentés sous forme électronique selon le

format provided by the Minister, but shall be submitted in writing if

- (a) a format has not been provided; or
- (b) it is, owing to circumstances beyond the control of the person required to submit the report, impracticable to submit the report electronically in the format provided.

**26 The schedule to the Regulations is amended by replacing the reference after the heading “SCHEDULE” with the following:**

(subsection 17.2(1))

## Consequential Amendment

**27 Subsection 5(4) of the *Marine Spark-Ignition Engine, Vessel and Off-Road Recreational Vehicle Emission Regulations*<sup>2</sup> is amended by striking out “and” at the end of paragraph (i), by adding “and” at the end of paragraph (j) and by adding the following after paragraph (j):**

- (k) a vehicle that has a dry weight of less than 20 kg.

## Coming into Force

**28 These Regulations come into force on the day that in the sixth month after the month in which they are registered has the same calendar number as the day on which they are registered or, if that sixth month has no day with that number, the last day of that sixth month.**

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Executive summary

**Issues:** Emissions from off-road small spark-ignition (SSI) engines contribute to air pollution, which leads to adverse impacts on human health and the environment. These adverse impacts include increased risks of various cardiovascular and respiratory outcomes, as well as damages to forest ecosystems, crops and wildlife, impaired visibility, and the soiling of surfaces. In Canada, emissions from SSI engines are currently regulated by means of the *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations* (the Regulations). The Regulations aligned Canadian standards for

modèle établi par le ministre. Il sont toutefois présentés par écrit dans les cas suivants :

- a) aucun modèle n’a été établi par le ministre;
- b) il est pratiquement impossible, pour des raisons indépendantes de la volonté de la personne tenue de les présenter, de le faire sous forme électronique selon le modèle établi.

**26 Le renvoi qui suit le titre « ANNEXE » à l’annexe du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(paragraphe 17.2(1))

## Modification corrélative

**27 Le paragraphe 5(4) du *Règlement sur les émissions des moteurs marins à allumage commandé, des bâtiments et des véhicules récréatifs hors route*<sup>2</sup> est modifié par adjonction, après l’alinéa j), de ce qui suit :**

- k) les véhicules qui ont un poids à sec inférieur à 20 kg.

## Entrée en vigueur

**28 Le présent règlement entre en vigueur le jour qui, dans le sixième mois suivant le mois de son enregistrement, porte le même quantième que le jour de son enregistrement ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce sixième mois.**

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Résumé

**Enjeux :** Les émissions de petits moteurs hors route à allumage commandé (PMAC) contribuent à la pollution de l’air, ce qui entraîne des effets néfastes sur la santé humaine et l’environnement. Ces effets néfastes incluent un risque accru de divers problèmes cardiovasculaires et respiratoires de même que des dommages aux écosystèmes forestiers, aux cultures et à la faune, des réductions de la visibilité et du souillage des surfaces. Au Canada, les émissions de PMAC sont actuellement réglementées par le *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage*

<sup>2</sup> SOR/2011-10

<sup>2</sup> DORS/2011-10

air pollutant emissions with the United States (U.S.) Environmental Protection Agency (EPA) Phase 2 emission standards for the 2005 and later model year SSI engines.

It is estimated that around 1.5 to 2 million SSI engines enter the Canadian market on an annual basis. These engines are most commonly found in lawn and garden, light-duty industrial and light-duty logging machines. Since 2009, the EPA has progressively introduced Phase 3 standards for air pollutant emissions from SSI engines. Despite the fact that many of the engines currently imported into Canada already comply with the Phase 3 standards, regulatory alignment is necessary to meet Canada's commitment to developing and establishing standards for air pollutant emissions from new SSI engines that align with the latest U.S. standards. In the absence of such alignment, there is also a risk that the import of less expensive engines producing relatively more emissions per engine could continue or increase in Canada, resulting in additional adverse impacts on the environment and the health of Canadians.

**Description:** The *Regulations Amending the Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations and Making a Consequential Amendment to Another Regulation* (the Amendments) will decrease exhaust and evaporative emissions of air pollutants from small off-road engines using a spark plug, or other sparking device. In particular, the Amendments establish more stringent standards in Canada for emissions of air pollutants from the exhaust systems of engines designed to be used in non-handheld machines. The Amendments also introduce standards in Canada for emissions of air pollutants due to the evaporation of fuel from the fuel systems of engines designed to be used in handheld and non-handheld machines. The Amendments will also lead to changes to some administrative practices, such as reducing the frequency of submission of importation declarations for Canadian companies that import SSI engines.

The Amendments come into force six months after the day on which they are registered, applying more stringent standards for air pollutant emissions to the 2019 and later model year SSI engines in Canada.

*commandé* (le Règlement). Le Règlement a permis d'harmoniser les normes d'émissions de polluants atmosphériques du Canada avec les normes de phase 2 de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis en ce qui a trait aux émissions de PMAC à compter de l'année de modèle 2005.

On estime qu'environ 1,5 à 2 millions de PMAC entrent annuellement sur le marché canadien. Ceux-ci sont généralement utilisés dans la machinerie d'entretien de pelouses et de jardins, la machinerie industrielle légère et la machinerie d'exploitation forestière de faible puissance. Depuis 2009, l'EPA a introduit progressivement les normes de phase 3 s'appliquant aux émissions de polluants atmosphériques attribuables aux PMAC. Malgré que la plupart des moteurs importés actuellement au Canada soient déjà conformes aux normes de phase 3, l'harmonisation de la réglementation demeure nécessaire afin de respecter l'engagement du Canada quant à l'élaboration et la mise en œuvre de normes d'émissions provenant de nouveaux PMAC qui cadrent avec les plus récentes normes des États-Unis. En l'absence de ces mesures d'harmonisation au Canada, il y a un risque que l'importation de moteurs moins coûteux, mais plus polluants, se poursuive ou même augmente, ce qui entraînerait des impacts négatifs supplémentaires sur l'environnement et la santé des Canadiens.

**Description :** Le *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé et un autre règlement en conséquence* (les modifications) permettra de réduire les émissions de polluants atmosphériques issues des gaz d'échappement et d'évaporation provenant des petits moteurs hors route actionnés par une bougie d'allumage ou tout autre dispositif d'allumage. En particulier, les modifications permettront d'établir au Canada des normes plus rigoureuses par rapport aux émissions de polluants atmosphériques provenant des systèmes d'échappement des moteurs utilisés dans des machines non portatives. Également, les modifications permettent d'introduire au Canada des normes par rapport aux émissions de polluants atmosphériques attribuables à l'évaporation de carburant issu des systèmes d'alimentation en carburant des moteurs conçus pour être utilisés dans des machines portatives et non portatives. Enfin, les modifications donneront lieu à des changements par rapport à certaines pratiques administratives, telles que la réduction de la fréquence de présentation de déclarations d'importation pour les entreprises canadiennes qui importent des PMAC.

Les modifications entreront en vigueur six mois après la date de leur enregistrement et imposeront des normes d'émissions plus rigoureuses pour les polluants atmosphériques émis par les PMAC, et ce, à partir de l'année de modèle 2019.

**Cost-benefit statement:** Calendar years 2017 to 2032 are used as the time frame for this analysis. From 2019 to 2032, the Amendments are expected to lead to reductions of air pollutant emissions from SSI engines in Canada, including approximately 20 000 fewer tonnes of nitrogen oxides (NO<sub>x</sub>) and 58 000 fewer tonnes of volatile organic compounds (VOCs). The health benefits of NO<sub>x</sub> and VOC emissions avoided under the regulatory scenario are projected to be between \$140 million and \$240 million. Further, pre-tax fuel (gasoline) savings and reductions in administrative costs in the order of \$10 million and \$3 million, respectively, will benefit consumers and importers of SSI engines. The total benefits of the Amendments are estimated to be approximately \$153 million to \$253 million.

The total costs of the Amendments are projected to be approximately \$91 million, from 2018 to 2032, including (i) a cost to domestic importers and consumers of SSI engines of about \$90 million due to increased engine costs; (ii) a cost to domestic manufacturers for the testing of evaporative emissions of approximately \$550,000; and (iii) a cost to the federal government for compliance promotion and enforcement activities of up to \$160,000.

Overall, the net benefits of the Amendments are estimated to be between \$63 million and \$163 million.

**“One-for-One” Rule:** The Amendments will reduce the frequency of submissions of importation declarations for Canadian companies that import SSI engines. Consequently, the total annualized administrative cost savings for these importers stemming from the Amendments are projected to be approximately \$170,000, or \$150 per importer, generating an “OUT” under the Government of Canada’s “One-for-One” Rule.

**Small business lens:** The Amendments will have an effect on up to 1 062 small businesses that import SSI engines into Canada. The application of a regulatory flexibility analysis focusing on these small business importers has resulted in the selection of a regulatory option that is estimated to yield annualized administrative cost savings of about \$240,000, or \$230 per small business importer.

**Domestic and international coordination and cooperation:** The Amendments are consistent with the Government of Canada’s commitments to align its air pollutant emission standards with those of the federal emissions program of the U.S. EPA, as set out in the Ozone Annex to the Canada–U.S. Air Quality

**Énoncé des coûts et avantages :** La présente analyse vise la période de 2017 à 2032. De 2019 à 2032, les modifications devraient permettre de réduire les émissions de polluants atmosphériques attribuables aux PMAC au Canada, notamment de réduire d’environ 20 000 tonnes les émissions d’oxydes d’azote (NO<sub>x</sub>) et d’environ 58 000 tonnes les émissions de composés organiques volatils (COV). Les réductions d’émissions de NO<sub>x</sub> et de COV prévues en vertu du scénario réglementaire entraîneraient des avantages relatifs à la santé de 140 à 240 millions de dollars. De plus, des économies de carburant (essence) avant taxes et une réduction des coûts administratifs, estimées à 10 millions de dollars et à 3 millions de dollars, respectivement, seront avantageuses pour les consommateurs et les importateurs de PMAC. Les avantages totaux des modifications s’élèvent de 153 à 253 millions de dollars.

Les coûts totaux des modifications devraient s’élever à environ 91 millions de dollars, de 2018 à 2032, et comprendre (i) un coût d’environ 90 millions de dollars pour les importateurs et les consommateurs canadiens de PMAC en raison des augmentations des coûts de moteurs; (ii) un coût d’environ 550 000 \$ pour les fabricants canadiens relatif à l’analyse d’émissions de gaz d’évaporation; (iii) un coût pouvant atteindre 160 000 \$ pour le gouvernement fédéral relatif aux activités de promotion de la conformité et d’application de la loi.

Dans l’ensemble, les avantages nets des modifications devraient représenter de 63 à 163 millions de dollars.

**Règle du « un pour un » :** Les modifications permettront de réduire la fréquence de présentation de déclarations d’importation pour les entreprises canadiennes qui importent des PMAC. Par conséquent, les économies totales associées aux coûts administratifs annuels pour ces importateurs devraient se chiffrer à environ 170 000 \$, ou 150 \$ par importateur, ce qui générerait des « suppressions » en vertu de la règle du « un pour un » du gouvernement du Canada.

**Lentille des petites entreprises :** Les modifications auront des retombées sur jusqu’à 1 062 petites entreprises qui importent des PMAC au Canada. Une analyse de flexibilité réglementaire mettant l’accent sur ces petites entreprises qui importent a mené à la sélection d’une option réglementaire qui devrait produire des économies relatives aux coûts administratifs annuels d’environ 240 000 \$, ou 230 \$ par entreprise.

**Coordination et coopération à l’échelle nationale et internationale :** Les modifications sont conformes aux engagements du gouvernement du Canada à l’égard de l’harmonisation de ses normes d’émissions de polluants atmosphériques avec celles du programme fédéral de l’EPA des États-Unis en matière d’émissions,

Agreement, and in the mandate and principles of the Canada–U.S. Regulatory Cooperation Council.

comme le précisent l'Annexe sur l'ozone de l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air ainsi que le mandat et les principes du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation.

## Background

The *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations* (the Regulations) were published in the *Canada Gazette*, Part II, on November 19, 2003.<sup>1</sup> The Regulations aligned Canadian emission standards with the United States (U.S.) Environmental Protection Agency (EPA) Phase 2 emission standards for the 2005 and later model year off-road small spark-ignition (SSI) engines.<sup>2</sup> These engines are defined as those off-road engines using a spark plug or other sparking device and producing no more than 19 kW of power. Small spark-ignition engines are typically found in lawn and garden machines (hedge trimmers, brush cutters, lawn mowers, leaf blowers, garden tractors, snowblowers, etc.), in light-duty industrial machines (generator sets, welders, pressure washers, etc.), and in light-duty logging machines (chainsaws, log splitters, shredders, etc.).

The Regulations contribute to improving air quality by reducing emissions of air pollutants and other toxic substances in Canada through the establishment of standards for emissions from off-road SSI engines and machines powered by such engines (hereinafter collectively referred to as “SSI engines”). These engine standards reduce emissions of nitrogen oxides (NO<sub>x</sub>), hydrocarbons, carbon monoxide (CO) and other toxic substances listed in Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA).<sup>3</sup> These reductions contribute to improved human health and help to reduce negative environmental impacts. Also, the reductions in emissions due to the Regulations contribute toward meeting targets established in the Ozone Annex of the Canada–U.S. Air Quality Agreement, in which the Government of Canada and the Government

## Contexte

Le *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* (le Règlement) a été publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* le 19 novembre 2003<sup>1</sup>. Il a permis d'harmoniser les normes d'émissions du Canada avec les normes de phase 2 de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis en ce qui a trait aux émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé (PMAC) à compter de l'année de modèle 2005<sup>2</sup>. Ces moteurs sont définis comme étant les moteurs hors route actionnés par une bougie d'allumage ou tout autre mécanisme d'allumage ayant une puissance maximale de 19 kW. Les PMAC sont généralement utilisés dans les machines d'entretien de pelouses et de jardins (taille-haies, débroussailleuses, tondeuses à gazon, souffleuses à feuilles, tracteurs de jardin, souffleuses à neige, etc.), les machines industrielles de faible puissance (génératrices, machines à souder, nettoyeurs à haute pression, etc.) et les machines d'exploitation forestière de faible puissance (tronçonneuses, fendeuses hydrauliques, déchiqueteuses, etc.).

Le Règlement contribue à l'amélioration de la qualité de l'air en réduisant les émissions de polluants atmosphériques et d'autres substances toxiques au Canada par la mise en œuvre de normes d'émissions pour les petits moteurs hors route à allumage commandé et les machines actionnées par de tels moteurs (ci-après appelés « PMAC »). Ces normes permettent de réduire les émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone (CO) et d'autres substances toxiques figurant à l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE]<sup>3</sup>. Ces réductions contribuent à l'amélioration de la santé humaine et à l'atténuation des effets négatifs sur l'environnement. De plus, les réductions des émissions en raison du Règlement contribuent à l'atteinte des cibles fixées à l'Annexe sur

<sup>1</sup> *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations* (<http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/eng/regulations/detailReg.cfm?intReg=81>).

<sup>2</sup> The Phase 2 standards are described in part 90 of title 40 of the U.S. *Code of Federal Regulations*. “Electronic Code of Federal Regulations”. U.S. Government Printing Office (<http://www.ecfr.gov/cgi-bin/ECFR?page=browse>).

<sup>3</sup> Compliance with the hydrocarbon emission standards is expected to reduce emissions of hydrocarbons, volatile organic compounds (VOCs) and other toxic substances, including benzene, 1,3-butadiene, formaldehyde, acetaldehyde and acrolein.

<sup>1</sup> *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* (<http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/fra/reglements/DetailReg.cfm?intReg=81>).

<sup>2</sup> Les normes de phase 2 sont décrites à la partie 90 du titre 40 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis. « Electronic Code of Federal Regulations ». Government Printing Office des États-Unis : <http://www.ecfr.gov/cgi-bin/ECFR?page=browse> (disponible en anglais seulement).

<sup>3</sup> On s'attend à ce que la conformité aux normes d'émissions d'hydrocarbures réduise les émissions d'hydrocarbures, de composés organiques volatils (COV) et d'autres substances toxiques, y compris le benzène, le 1,3-butadiène, le formaldéhyde, l'acétaldéhyde et l'acroléine.



of the United States agreed to reduce emissions of ozone precursors (e.g. NO<sub>x</sub> and VOCs).<sup>4</sup>

In 2008, the EPA published Phase 3 emission standards for SSI engines.<sup>5</sup> These standards have been progressively introduced in the U.S., beginning in 2009.<sup>6</sup> In Canada, SSI engines of the 2005 and later model years must currently comply with the Phase 2 standards. All of these engines in Canada are imported, as there is presently no domestic engine production. Around 65% of the engines are imported from the U.S. and they are expected to already be compliant with the Phase 3 standards. The next largest share of these engines in Canada comes from China and other Asian countries, excluding Japan (about 20%). An additional 15% (approximately) comes from Japan, Mexico and the European Union. Many of the imported engines that do not come from the U.S., particularly those from China and other Asian countries (excluding Japan), are not expected to be compliant with the Phase 3 standards. Overall, it is currently estimated that around 75% of the SSI engines imported into Canada on an annual basis comply with the Phase 3 standards, even though it is not mandatory to meet these standards at this time in Canada.

## Issues

Emissions from mobile sources, including SSI engines designed to be used in lawn, garden and various other small machines, contribute to environmental and human health problems. Substances such as NO<sub>x</sub> and VOCs are emitted to the surrounding air through the combustion and evaporation of the fuel that is used to power these engines. These substances are then involved in a series of complex reactions activated by sunlight that result in the formation of ground-level ozone, a respiratory irritant and component of smog. Smog is a noxious mixture of air pollutants, primarily ground-level ozone and particulate matter. It can often be seen as a haze in the air, especially over urban centres, and leads to numerous negative impacts relating to human health and the environment.

<sup>4</sup> "Canada-U.S. Air Quality Agreement – Ozone Annex (2000)". Department of the Environment (<http://www.ec.gc.ca/air/default.asp?lang=En&n=Fa26FE79-1>).

<sup>5</sup> The Phase 3 standards for exhaust and evaporative emissions are described in parts 1054 and 1060, respectively, of title 40 of the U.S. *Code of Federal Regulations*. "Electronic Code of Federal Regulations". U.S. Government Printing Office (<http://www.ecfr.gov/cgi-bin/ECFR?page=browse>).

<sup>6</sup> "Final Rule for Control of Emissions From Nonroad Spark-Ignition Engines and Equipment". U.S. EPA: (<http://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/final-rule-control-emissions-nonroad-spark-ignition>).

l'ozone de l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air, selon laquelle le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis ont accepté de réduire les émissions des précurseurs d'ozone (par exemple les NO<sub>x</sub> et les COV)<sup>4</sup>.

En 2008, l'EPA a publié les normes d'émissions de phase 3 pour les PMAC<sup>5</sup>. Ces normes ont été introduites progressivement aux États-Unis à compter de 2009<sup>6</sup>. Au Canada, les PMAC de l'année de modèle 2005 et des années de modèle ultérieures doivent actuellement être conformes aux normes de phase 2. Tous ces moteurs présents au Canada ont été importés puisqu'aucune entreprise canadienne n'en produit présentement. On estime qu'environ 65 % des moteurs sont importés des États-Unis et qu'ils devraient déjà être conformes aux normes de phase 3. La Chine et d'autres pays asiatiques, à l'exception du Japon, se classent au deuxième rang des exportateurs de ces moteurs au Canada (environ 20 %), suivis du Japon, du Mexique et de l'Union européenne (environ 15 %). De nombreux moteurs qui ne sont pas importés des États-Unis, particulièrement ceux qui sont importés de la Chine et d'autres pays asiatiques (à l'exception du Japon), ne seront probablement pas conformes aux normes de phase 3. Dans l'ensemble, on estime actuellement que 75 % des PMAC importés au Canada annuellement se conforment aux normes de phase 3, malgré le fait que ces normes ne sont pas obligatoires pour le moment au Canada.

## Enjeux

Les émissions provenant de sources mobiles, y compris les PMAC conçus pour être utilisés dans les machines d'entretien de pelouses et de jardins et diverses autres petites machines, contribuent à la pollution de l'environnement et aux problèmes de santé humaine. Les substances comme les NO<sub>x</sub> et les COV sont rejetées dans l'air par suite de la combustion et l'évaporation du carburant utilisé pour l'alimentation de ces moteurs. Ces substances sont ensuite impliquées dans une série de réactions complexes activées par la lumière du soleil qui entraînent la formation d'ozone troposphérique, un irritant des voies respiratoires et une composante du smog. Le smog est un mélange toxique de polluants atmosphériques, principalement composé d'ozone troposphérique et de matières

<sup>4</sup> « Annexe sur l'ozone (2000) de l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air ». Ministère de l'Environnement : <http://www.ec.gc.ca/air/default.asp?lang=Fr&n=Fa26FE79-1>.

<sup>5</sup> Les normes de phase 3 en ce qui a trait aux émissions de gaz d'échappement et de gaz d'évaporation sont décrites aux parties 1054 et 1060, respectivement, du titre 40 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis. « Electronic Code of Federal Regulations ». Government Printing Office des États-Unis : <http://www.ecfr.gov/cgi-bin/ECFR?page=browse> (disponible en anglais seulement).

<sup>6</sup> « Final Rule for Control of Emissions From Nonroad Spark-Ignition Engines and Equipment ». EPA des États-Unis : <http://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/final-rule-control-emissions-nonroad-spark-ignition> (disponible en anglais seulement).

In the Ozone Annex to the Canada–U.S. Air Quality Agreement, Canada committed to developing and establishing standards for emissions from new engines that align with the corresponding U.S. standards. This commitment was reaffirmed by the mandate and principles of the Canada–U.S. Regulatory Cooperation Council. However, emission standards in Canada are not currently aligned with the U.S. EPA Phase 3 emission standards for SSI engines. Without changes to align the Regulations with these standards, there are risks that the import into Canada of SSI engines that meet the Phase 3 standards could decrease, in favour of the import of less-expensive SSI engines that only meet the Phase 2 standards and produce relatively more air pollutant emissions per engine. Such a scenario would result in incremental adverse impacts on the health of Canadians and the environment.

### Objectives

The objective of the *Regulations Amending the Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations and Making a Consequential Amendment to Another Regulation* (the Amendments) is to reduce smog caused by air pollutant emissions from SSI engines, which has a significant adverse impact on the health and environment of Canadians and, as a result, on the Canadian economy. In addition to providing important health and environmental benefits, the Amendments aim to restore common Canada–U.S. standards for air pollutant emissions from SSI engines, and contribute to minimizing the administrative burden costs incurred by companies importing these engines into Canada.

### Description

The Amendments come into force six months after the day on which they are registered, and the more stringent standards for air pollutant emissions will apply to the 2019 and later model year SSI engines in Canada.

### Exhaust and evaporative emission standards

Emissions of NO<sub>x</sub>, hydrocarbons and CO released to the atmosphere from the exhaust systems of engines typically result from the combustion of fuel. The Amendments incorporate into the Regulations the U.S. EPA Phase 3

particulaires, qui peut souvent être observé sous forme de brume sèche, notamment dans les agglomérations urbaines, et qui engendre de nombreux effets négatifs sur la santé humaine et l'environnement.

Dans l'Annexe sur l'ozone de l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air, le Canada s'est engagé à élaborer et à mettre en œuvre des normes d'émissions pour les nouveaux moteurs qui cadrent avec les normes correspondantes des États-Unis. Cet engagement a été réitéré par l'entremise du mandat et des principes du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation. Cependant, les normes d'émissions au Canada ne cadrent actuellement pas avec les normes d'émissions de phase 3 de l'EPA des États-Unis pour les PMAC. En l'absence d'harmonisation du Règlement avec ces normes, il y a un risque que le nombre d'importations au Canada de PMAC conformes aux normes de phase 3 diminue, et ce, en faveur de l'importation de moteurs moins coûteux qui ne sont conformes qu'aux normes de phase 2, ce qui contribuerait à une production relativement plus élevée d'émissions de polluants atmosphériques par moteur. Un tel scénario entraînerait des effets négatifs additionnels sur la santé des Canadiens et l'environnement.

### Objectifs

L'objectif du *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé et un autre règlement en conséquence* (les modifications) est de réduire le smog causé par les émissions de polluants atmosphériques provenant des PMAC, lequel a des effets négatifs sur la santé et l'environnement des Canadiens et, ultimement, sur l'économie canadienne. En plus des effets bénéfiques importants sur la santé et l'environnement, les modifications permettront de restaurer des normes Canada–États-Unis communes quant aux émissions de polluants atmosphériques provenant des PMAC et de contribuer à réduire les coûts associés au fardeau administratif encourus par les entreprises qui importent ces moteurs au Canada.

### Description

Les modifications entrent en vigueur six mois après la date de leur enregistrement, et les normes plus rigoureuses par rapport aux émissions de polluants atmosphériques s'appliqueront aux PMAC à compter de l'année de modèle 2019 au Canada.

### Normes en matière d'émissions de gaz d'échappement et de gaz d'évaporation

Les émissions dans l'atmosphère de NO<sub>x</sub>, d'hydrocarbures et de CO rejetées par le système d'échappement d'un moteur sont le résultat d'une combustion du carburant. Les modifications intègrent au Règlement les normes de

exhaust emission standards for machines powered by SSI engines.<sup>7</sup>

Evaporation of fuel within the fuel system of an engine can cause fuel components to permeate through or escape from fuel line or fuel tank materials. These evaporative emissions are generally composed of VOCs. The Amendments incorporate into the Regulations new evaporative emission standards for SSI engines that have complete fuel systems attached. Such engines designed to be used in handheld or non-handheld machines will have to meet emission standards for fuel line and fuel tank permeation, as well as standards for the design of the fuel tank inlet to reduce refuelling emissions. Engines designed to be used in non-handheld machines will have to meet additional evaporative emission standards for running losses caused from engine heat during operation (running loss evaporative emission standards), and additional evaporative emission standards relating to the installation of fuel caps, air vents and carbon canisters. Optional standards for evaporative emissions resulting from daily changes in temperature (i.e. diurnal emissions) could be applied by companies in lieu of the permeation standards that would otherwise apply to engines designed to be used in non-handheld machines.

The Amendments also extend existing optional standards for emissions from “wintertime” engines, that is, engines used to power machines that are designed exclusively to be used in snow or on ice, such as snowblowers and ice augers. This extension is consistent with the approach taken by the EPA.

The Amendments also include optional CO exhaust emission standards. Consistent with the approach taken by the EPA, the Amendments provide the option of using California Phase 3 test fuel and conforming to an associated more stringent standard for CO emissions.

phase 3 de l’EPA des États-Unis en matière d’émissions de gaz d’échappement pour les PMAC’.

L’évaporation du carburant à l’intérieur du système d’alimentation en carburant d’un moteur peut amener les composantes du carburant à traverser les matériaux de la conduite d’alimentation ou du réservoir de carburant et à s’échapper. Ces émissions de gaz d’évaporation sont généralement composées de COV. Les modifications intégreront au Règlement de nouvelles normes d’émissions de gaz d’évaporation pour les PMAC dotés d’un système complet d’alimentation en carburant. De tels moteurs conçus pour être utilisés dans des machines portatives ou non portatives devront être conformes à des normes d’émissions en matière de perméation des conduites d’alimentation en carburant et des réservoirs de carburant, ainsi qu’à des normes de conception de l’entrée des réservoirs de carburant afin de réduire les émissions lors du ravitaillement en carburant. Les moteurs conçus pour être utilisés dans des machines non portatives devront être conformes à des normes d’émissions de gaz d’évaporation additionnelles en matière de pertes en marche causées par la chaleur du moteur (normes sur les émissions de gaz d’évaporation associées aux pertes en marche), ainsi qu’à des normes d’émissions de gaz d’évaporation additionnelles en matière d’installation des bouchons de réservoir, des bouches d’air et des réservoirs à charbon actif. Une entreprise pourrait choisir de se conformer aux normes optionnelles en matière d’émissions de gaz d’évaporation dues aux variations quotidiennes de la température (c’est-à-dire les émissions diurnes) en guise de remplacement des normes d’émissions par perméation, lesquelles s’appliqueraient autrement aux moteurs conçus pour être utilisés dans des machines non portatives.

Les modifications élargissent également la portée des normes optionnelles actuelles pour les moteurs « hivernaux », c’est-à-dire les moteurs utilisés dans des machines conçues exclusivement pour être utilisées dans la neige ou sur la glace, telles que les souffleuses à neige et les tarières à glace. L’élargissement de la portée serait cohérent avec l’approche adoptée par l’EPA.

Les modifications comprennent également des normes optionnelles relativement aux émissions de monoxyde de carbone dans les gaz d’échappement. Conformément à l’approche adoptée par l’EPA, les modifications offrent la possibilité d’utiliser le carburant d’essai de la Californie (Phase 3) et de se conformer à une norme connexe plus stricte en matière d’émissions de monoxyde de carbone.

<sup>7</sup> The Phase 3 exhaust emission standards will remain the same as the Phase 2 standards for handheld machines powered by SSI engines, while the Phase 3 exhaust emission standards will increase in stringency relative to the Phase 2 standards for non-handheld machines powered by SSI engines.

<sup>7</sup> Dans le cas des PMAC conçus pour être utilisés dans des machines portatives, les normes de phase 3 en matière d’émissions de gaz d’échappement sont identiques aux normes de phase 2, alors que dans le cas des PMAC conçus pour être utilisés dans des machines non portatives, les normes de phase 3 en matière d’émissions de gaz d’échappement seront plus rigoureuses que les normes de phase 2.

Further, the Amendments update the emission standards for SSI engines designed to be installed on bicycles. In Canada, these engines are typically imported and supplied to consumers as kits that include the engine, fuel system, and hardware required to convert a conventional bicycle to one that is motorized. The Amendments align Canada's standards for emissions from engines designed to be installed on bicycles with the applicable U.S. emission standards.<sup>8</sup>

### Submission of importation declarations

Under the Regulations, companies that import 500 or more SSI engines into Canada in a calendar year may be allowed to submit a single importation declaration to the Minister of the Environment (the Minister) for each year in which they import engines. On the other hand, companies that import fewer than 500 engines in a calendar year are currently required to submit a declaration at a customs office for each shipment of engines. To facilitate the administration of the Regulations and to reduce the administrative burden assumed by companies that import SSI engines, the Amendments modify the requirements related to the submission of declarations. Companies importing 50 or more engines in a calendar year will only be required to submit one annual declaration to the Minister. Each declaration must be submitted no later than February 1 of the calendar year following the calendar year during which the import occurred. No submission of an importation declaration will be necessary for companies importing fewer than 50 SSI engines annually.

### Other changes to the Regulations

The following paragraphs summarize other changes to the Regulations that are established by the Amendments:

- **Altitude adjustments:** The Amendments include provisions that will allow a company to rely on an altitude adjustment kit to demonstrate compliance with exhaust emission standards.<sup>9</sup>
- **Rules establishing the model year:** In order to accommodate seasonal production periods which may end in the calendar year preceding the year that the manufacturer will designate as the model year for an SSI engine,

<sup>8</sup> The emission standards in the U.S. that apply to this category of engine and associated fuel system can be found in part 1051 of title 40 of the U.S. *Code of Federal Regulations*. "Electronic Code of Federal Regulations". U.S. Government Printing Office ([www.ecfr.gov/cgi-bin/ECFR?page=browse](http://www.ecfr.gov/cgi-bin/ECFR?page=browse)).

<sup>9</sup> An altitude adjustment kit refers to components, such as additional jets for a carburetor, that can be added to an engine in order to comply with emission standards at high altitudes.

Enfin, les modifications actualisent les normes d'émissions pour les PMAC conçus pour être installés sur des bicyclettes. Au Canada, ces moteurs sont habituellement importés et vendus aux consommateurs en tant que trousse qui comprend un moteur, un système d'alimentation en carburant et le matériel requis pour convertir une bicyclette traditionnelle en bicyclette motorisée. Les modifications harmonisent les normes canadiennes d'émissions pour les moteurs conçus pour être installés sur des bicyclettes avec les normes d'émissions correspondantes des États-Unis<sup>8</sup>.

### Soumission des déclarations d'importation

Aux termes du Règlement, les entreprises qui importent au Canada 500 PMAC ou plus au cours d'une année civile sont autorisées à présenter au ministre de l'Environnement (le ministre) une seule déclaration d'importation pour chaque année durant laquelle elles importent des moteurs. D'autre part, les entreprises qui importent moins de 500 moteurs au cours d'une année civile sont actuellement tenues de présenter une déclaration à un bureau de douane pour chaque expédition de moteurs. Afin de faciliter l'administration du Règlement et de réduire le fardeau administratif subi par les entreprises qui importent des PMAC, les modifications permettront de changer les exigences relatives à la présentation d'une déclaration. Les entreprises qui importent 50 PMAC ou plus durant une année civile devront présenter seulement une déclaration annuelle au ministre. Chaque déclaration devra être présentée au plus tard le 1<sup>er</sup> février de l'année civile suivant l'année civile où les importations ont eu lieu. Pour les entreprises qui importent annuellement moins de 50 PMAC, aucune déclaration d'importation ne leur sera exigée.

### Autres modifications

Les paragraphes ci-après présentent d'autres modifications apportées au Règlement.

- **Ajustements en altitude :** Les modifications incluront des dispositions qui permettront à une entreprise d'utiliser une trousse d'ajustement en altitude afin de se conformer aux normes d'émissions de gaz d'échappement<sup>9</sup>.
- **Règles visant à établir l'année de modèle :** Afin de tenir compte des périodes de production saisonnières qui peuvent prendre fin au cours de l'année civile

<sup>8</sup> Les normes d'émissions aux États-Unis qui s'appliquent à cette catégorie de moteurs et aux systèmes d'alimentation en carburant connexes sont décrites à la partie 1051 du titre 40 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis. « Electronic Code of Federal Regulations ». Government Printing Office des États-Unis : [www.ecfr.gov/cgi-bin/ECFR?page=browse](http://www.ecfr.gov/cgi-bin/ECFR?page=browse) (disponible en anglais seulement).

<sup>9</sup> Une trousse d'ajustement en altitude comprend des composantes, telles que des gicleurs additionnels pour un carburateur, qui peuvent être ajoutées au moteur afin que ce dernier se conforme aux normes d'émissions en haute altitude.

the Amendments modify the rules establishing the model year. The Amendments will allow the manufacturer to choose whether the model year corresponds to either the calendar year during which the period of production occurs or the calendar year immediately following the calendar year during which the period of production occurs. This change results in an approach consistent with that of the EPA.

- Engines not part of an emission family listed on a certificate of conformity to U.S. emission standards issued by the EPA (an EPA certificate of conformity): The Regulations allow for SSI engines that are not part of an emission family listed on an EPA certificate of conformity to be covered by such a certificate under certain circumstances. Consistent with similar changes made to other transportation-related regulations administered by the Department of the Environment (the Department), the Amendments remove this possibility due to difficulties encountered with respect to its administration.
- Suspension or revocation of an EPA certificate of conformity: The Amendments will require that the Minister be notified in the case of the suspension or revocation of an EPA certificate of conformity within 60 days of the certificate being suspended or revoked.
- Demonstration of conformity with running loss evaporative emission standards: SSI engines designed to be used in non-handheld machines may meet the running loss evaporative emission standards via an executive order issued by the California Air Resources Board, which states that the engines meet the applicable running loss evaporative emission standards in California.
- Engines designed for “niche” or specialized handheld applications: The Regulations allow for SSI engines designed to be used in handheld machines to meet less stringent emission standards if fewer than 2 000 engines of a given model and model year are sold in Canada. The Amendments remove this feature because it is rarely used and results in challenges with respect to compliance verification.
- Unique identification number: The Amendments introduce a requirement for a unique identification number to be present on every prescribed SSI engine. The use of a unique identification number is already a common industry practice which will facilitate the effective reporting of defects.
- Changes to labelling requirements: The Amendments modify the labelling requirements to facilitate the identification of prescribed SSI engines. Any engine that is not covered by an EPA certificate of conformity and not sold concurrently in Canada and the U.S. will require a unique Canadian label. These changes are consistent with current labelling practices in Canada, and the inclusion of text specifying details relating to labelling will help clarify the labelling requirements in the Regulations. In addition, the Amendments require that

précédant l'année que le fabricant souhaite désigner comme l'année de modèle d'un PMAC, les modifications changeront les règles visant à établir l'année de modèle. Les modifications permettront au fabricant de choisir l'année de modèle qui correspond soit à l'année civile durant laquelle la fabrication a eu lieu ou à l'année civile qui suit immédiatement l'année civile durant laquelle la fabrication a eu lieu. Cette modification entraînera l'adoption d'une approche conforme à celle de l'EPA.

- Moteurs n'appartenant pas à une famille d'émissions énumérée sur un certificat de conformité aux normes d'émissions des États-Unis émis par l'EPA (certificat de conformité de l'EPA) : Aux termes du Règlement, les PMAC qui ne font pas partie d'une famille d'émissions énumérée sur un certificat de conformité de l'EPA peuvent être couverts par un tel certificat dans certaines circonstances. Conformément aux modifications semblables apportées à d'autres règlements dans le domaine du transport administrés par le ministère de l'Environnement, les modifications élimineront cette possibilité en raison des difficultés qu'elle présente du point de vue administratif.
- Suspension ou révocation d'un certificat de conformité de l'EPA : Aux termes des modifications, le Ministère sera avisé de la suspension ou de la révocation du certificat de conformité de l'EPA dans les 60 jours suivant celle-ci.
- Démonstration de conformité aux normes d'émissions de gaz d'évaporation associées aux pertes en marche : Les PMAC conçus pour être utilisés avec des appareils non portatifs peuvent se conformer aux normes d'émissions de gaz d'évaporation associées aux pertes en marche aux termes d'un décret émis par l'Air Resources Board de la Californie qui indique que les moteurs respectent les normes d'émissions de gaz d'évaporation établies en Californie.
- Moteurs conçus pour être utilisés dans des machines portatives spécialisées : En vertu du Règlement, les PMAC conçus pour être utilisés dans des machines portatives peuvent être conformes à des normes d'émissions moins rigoureuses si moins de 2 000 moteurs d'un modèle et d'une année de modèle donnés sont vendus au Canada. Les modifications éliminent cette option en raison du fait qu'elle est rarement appliquée et qu'elle nuit à la vérification de la conformité.
- Numéro d'identification unique : Les modifications englobent l'ajout d'une nouvelle exigence relative à la présence d'un numéro d'identification unique sur tout PMAC désigné. L'utilisation d'un tel numéro d'identification est déjà une pratique courante au sein de l'industrie et elle facilite la déclaration efficace des défauts.
- Modifications aux exigences d'étiquetage : Aux termes des modifications, les exigences du Règlement en matière d'étiquetage sont modifiées afin de simplifier l'identification des PMAC réglementés. Selon ces

certain engines specifically excluded from the Regulations be appropriately labelled as a condition of exclusion. This label of exclusion will indicate that the engines are only to be used for the specific applications.

- **Changes to defect information requirements:** The Amendments modify the notice of defect provisions to make them consistent with other vehicle and engine emission regulations that the Department administers. These modifications include the requirement to provide additional company contact information, the make and unique identification numbers of the defective engines, and the chronology of events that led to the identification of the defect. Consistent with U.S. EPA requirements, the Amendments also require six quarterly follow-up reports.

#### Consequential amendment to other regulations under CEPA

A consequential amendment is being made to ensure consistency within the Department's suite of off-road vehicle and engine emission regulations and to maintain alignment with U.S. regulatory provisions. In particular, the Amendments will modify the *Marine Spark-Ignition Engine, Vessel and Off-Road Recreational Vehicle Emission Regulations* to exclude vehicles that are propelled by SSI engines to which the Amendments apply.

#### **Regulatory and non-regulatory options considered**

Several regulatory and non-regulatory measures have been considered, and descriptions of each are provided below.

##### Status quo

Under the status quo, all SSI engines entering the Canadian market — estimated to be around 1.5 to 2 million per year — must comply with the U.S. EPA Phase 2 emission standards. It is estimated that around 75% of these engines already comply with the Phase 3 standards, which are not presently mandatory in Canada. The option of retaining the current standards does not take full advantage of the opportunity for continued reductions in emissions from SSI engines. The import of engines that meet the Phase 3

modifications, tout moteur non couvert par un certificat de l'EPA et non vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période devra avoir une étiquette canadienne. Les modifications sont conformes aux pratiques d'étiquetage en vigueur au Canada, et l'inclusion du texte proposé précisant les détails relatifs à l'étiquetage contribuera à clarifier les exigences réglementaires en matière d'étiquetage. De plus, les modifications feront en sorte que certains moteurs exclus spécifiquement du Règlement devront être munis d'une étiquette appropriée comme condition d'exclusion. Cette étiquette d'exclusion indiquera que les moteurs ne doivent servir qu'aux applications spécifiées.

- **Modifications aux exigences concernant l'information sur les défauts :** Les modifications uniformiseront les dispositions sur l'avis de défaut à la réglementation des émissions d'autres véhicules et moteurs sous la responsabilité du Ministère. Pour ce faire, elles prévoient notamment l'ajout des coordonnées de l'entreprise, des numéros de modèle et d'identification unique des moteurs défectueux et de la chronologie des événements ayant mené à l'identification du défaut. Les modifications prévoient également la présentation de six rapports de suivi trimestriels, conformément aux exigences de l'EPA des États-Unis.

#### Modification consécutive à un autre règlement pris en vertu de la LCPE

Une modification consécutive est apportée pour garantir l'uniformité au sein de l'ensemble des règlements du Ministère sur les émissions des véhicules hors route et de leurs moteurs et pour maintenir l'harmonisation avec les dispositions réglementaires des États-Unis. En particulier, les modifications changeront le *Règlement sur les émissions des moteurs marins à allumage commandé, des bâtiments et des véhicules récréatifs hors route* pour exclure les véhicules qui sont propulsés par des PMAC auxquels les modifications s'appliquent.

#### **Options réglementaires et non réglementaires considérées**

Plusieurs mesures réglementaires et non réglementaires ont été considérées et sont décrites ci-dessous.

##### Maintien du statu quo

Dans les circonstances actuelles, tous les PMAC qui font leur entrée sur le marché canadien — nombre estimé entre 1,5 et 2 millions par année — doivent être conformes aux normes d'émissions de phase 2 de l'EPA des États-Unis. Environ 75 % de ces moteurs sont déjà conformes aux normes de phase 3 malgré que ce ne soit actuellement pas obligatoire au Canada. L'option de maintenir les normes actuelles ne permet pas de tirer pleinement avantage de la possibilité de réduire davantage les émissions

standards could decrease in Canada, in favour of less expensive engines that only meet the Phase 2 standards and produce relatively more emissions per engine. Maintaining the status quo would also be inconsistent with Canada's commitment to align its emission standards with those of the U.S., as specified in the Ozone Annex to the Canada–U.S. Air Quality Agreement and in the mandate and principles of the Canada–U.S. Regulatory Cooperation Council. Therefore, this option was rejected.

#### Regulatory approach unique to Canada

If Canada adopted regulatory standards that were different from those introduced by the U.S., product availability would potentially be reduced in the Canadian marketplace, and the average costs of engines designed to meet unique Canadian standards would likely be greater than the average costs of the analogous engines meeting the Phase 3 standards. Unique Canadian standards would require additional design and manufacturing costs and also require extensive development of testing and certification procedures. The higher costs would be partly passed on to consumers. Adopting unique Canadian standards would conflict with Canada's policy of alignment with U.S. air pollutant emission standards and the trend towards global harmonization of emission standards. Also, if Canada adopted less stringent emission standards than those introduced by the EPA, environmental and health benefits would not be secured.

#### Harmonized regulatory approach

The Amendments are consistent with the Government of Canada's commitments to align its emission standards with those of the federal emissions program of the U.S. EPA, as set out in the Ozone Annex to the Canada–U.S. Air Quality Agreement. The Department is working closely with the EPA to maintain a common Canada–U.S. approach to regulating emissions from vehicles and engines. Under the Canada–U.S. Regulatory Cooperation Council, the Department and the EPA reaffirmed their commitment to continue collaborating under the Canada–U.S. Air Quality Committee towards the development of aligned vehicle and engine emission regulations and their coordinated implementation.

The alignment of emission standards in Canada with those of the U.S. will create a level Canada–U.S. market, allowing for incremental reductions in emissions by

provenant des PMAC. L'importation de moteurs conformes aux normes de phase 3 pourrait diminuer au Canada en faveur de l'importation de moteurs moins coûteux qui ne sont conformes qu'aux normes de phase 2 et qui produisent relativement plus d'émissions par moteur. De plus, le maintien du statu quo serait contraire à l'engagement du Canada à l'égard de l'harmonisation de ses normes d'émissions avec celles des États-Unis, comme le précisent l'Annexe sur l'ozone de l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air ainsi que le mandat et les principes du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation. Par conséquent, cette option a été rejetée.

#### Approche réglementaire unique au Canada

Si le Canada adoptait des normes réglementaires différentes de celles mises en œuvre aux États-Unis, la disponibilité des produits pourrait être réduite sur le marché canadien et les coûts moyens des moteurs conçus pour respecter les normes canadiennes uniques seraient probablement supérieurs aux coûts moyens des moteurs analogues conformes aux normes de phase 3. Des normes particulières pour le Canada exigeraient des coûts de conception et de fabrication additionnels et rendraient nécessaire l'élaboration de nouvelles procédures d'analyse et de certification. La hausse des coûts serait en partie transmise aux consommateurs. L'adoption de normes particulières pour le Canada serait contraire à la politique du Canada visant l'harmonisation de ses normes sur les polluants atmosphériques avec celles des États-Unis, ainsi qu'à la tendance vers une harmonisation des normes d'émissions à l'échelle internationale. De plus, si le Canada adoptait des normes moins rigoureuses que celles mises en œuvre par l'EPA, les avantages en matière d'environnement et de santé ne pourraient être assurés.

#### Approche harmonisée en matière de réglementation

Les modifications respectent les engagements du gouvernement du Canada quant à l'harmonisation de ses normes d'émissions avec celles du programme fédéral de l'EPA aux États-Unis, tels qu'ils sont stipulés dans l'Annexe sur l'ozone de l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air. Le Ministère travaille en étroite collaboration avec l'EPA afin de maintenir une approche Canada–États-Unis commune, et ce, en vue de réglementer les émissions des véhicules et des moteurs. Par l'entremise du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation, le Ministère et l'EPA ont réaffirmé leur engagement de poursuivre leur collaboration dans le cadre des travaux du Comité Canada–États-Unis sur la qualité de l'air pour élaborer des règlements harmonisés relatifs aux émissions des véhicules et des moteurs et les mettre en œuvre de façon coordonnée.

L'harmonisation des normes d'émissions canadiennes avec celles des États-Unis créera un marché Canada–États-Unis équitable, qui favorisera des réductions



means of preventing the import of SSI engines into Canada that do not meet the EPA Phase 3 emission standards. Alignment with EPA standards could thus represent a cost-effective method for Canada to achieve important reductions in emissions from SSI engines.<sup>10</sup> For these reasons, a harmonized regulatory approach was selected.

## Benefits and costs

### Analytical approach and summary of impacts

An analysis of the incremental impacts (benefits and costs) was conducted using business-as-usual (BAU) and regulatory scenarios. To the extent possible, benefits and costs are quantified, monetized and expressed in 2015 Canadian dollars. Calendar years 2017 to 2032 are used as the time frame for this analysis, with 2017 being the present value base year, and the more stringent standards for air pollutant emissions applying to the 2019 and later model year SSI engines. Further, the analysis employs a 3% annual discount rate when values are expressed in present value terms, in accordance with the *Canadian Cost-Benefit Analysis Guide: Regulatory Proposals*.<sup>11</sup> When restricted by a lack of appropriate data, the impacts have been described in qualitative terms.

From 2019 to 2032, the Amendments are projected to reduce air pollutant emissions from SSI engines, including reductions of about 20 000 tonnes of NO<sub>x</sub> emissions and 58 000 tonnes of VOC emissions. An analysis of the expected health benefits to Canadians resulting from these emission reductions provides a projected range of net present values between \$140 million and \$240 million. Other estimated benefits of the Amendments include pre-tax fuel savings for consumers of SSI engines in the order of \$10 million, and reductions in administrative costs for companies that import such engines in the order of \$3 million. The total benefits of the Amendments are thus projected to be about \$153 million to \$253 million.

additionnelles en interdisant l'importation de PMAC non conformes aux normes de phase 3 de l'EPA. L'harmonisation avec les normes de l'EPA pourra donc constituer une méthode économique permettant au Canada de réduire de façon importante les émissions attribuables aux PMAC<sup>10</sup>. Pour ces raisons, une approche harmonisée en matière de réglementation a été choisie.

## Avantages et coûts

### Approche analytique et sommaire des impacts

Une analyse des impacts différentiels (avantages et coûts) a été menée à l'aide d'un scénario de maintien du statu quo et un scénario réglementaire. Dans la mesure du possible, les avantages et les coûts sont quantifiés, monétisés et exprimés en dollars canadiens de 2015. La période couverte par cette analyse s'étend de 2017 à 2032; l'année 2017 constitue l'année de base de la valeur actuelle et les normes plus rigoureuses par rapport aux émissions de polluants atmosphériques s'appliqueront aux PMAC à compter de l'année de modèle 2019. En outre, l'analyse applique un taux d'actualisation annuel de 3 % lorsque les chiffres sont exprimés en valeur actuelle, conformément au *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation*<sup>11</sup>. Lorsque les données appropriées sont insuffisantes, les impacts sont décrits en termes qualitatifs.

De 2019 à 2032, les modifications devraient permettre de réduire les émissions de polluants atmosphériques attribuables aux PMAC, notamment de réduire d'environ 20 000 tonnes les émissions de NO<sub>x</sub> et d'environ 58 000 tonnes les émissions de COV. Une analyse des avantages prévus de ces réductions d'émissions pour la santé des Canadiens donne une plage projetée de valeurs actuelles nettes entre 140 millions et 240 millions de dollars. Parmi les autres avantages estimés des modifications, il convient de souligner des économies de carburant avant taxes pour les consommateurs de PMAC d'environ 10 millions de dollars et une réduction des coûts administratifs pour les entreprises qui importent de tels moteurs d'environ 3 millions de dollars. Les avantages totaux des modifications sont estimés aux environs de 153 millions à 253 millions de dollars.

<sup>10</sup> For example, an emissions certification process for engines is complex and costly for governments, manufacturers and consumers. Aligning domestic emission standards and test procedures with those of the U.S., and accepting EPA certification as a means of demonstrating compliance with the Amendments (at least for engines sold concurrently in Canada and the U.S.), will allow Canada to benefit from the EPA's emissions certification program.

<sup>11</sup> *Canadian Cost-Benefit Analysis Guide: Regulatory Proposals*. Treasury Board of Canada Secretariat ([www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analylstb-eng.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analylstb-eng.asp)).

<sup>10</sup> Par exemple, un processus de certification des émissions d'un moteur est complexe et coûteux pour les gouvernements, les fabricants et les consommateurs. L'harmonisation des normes d'émissions et des procédures d'analyse canadiennes avec celles des États-Unis, de même que l'acceptation de la certification de l'EPA comme moyen de démonstration de la conformité aux modifications (au moins pour les moteurs vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période), permettront au Canada de tirer avantage du programme de certification des émissions de l'EPA.

<sup>11</sup> *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation*. Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada : [www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analylstb-fra.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/analys/analylstb-fra.asp).



The total costs of the Amendments are projected to be around \$91 million, including about \$90 million to domestic importers of SSI engines, \$550,000 to domestic machine manufacturers for the testing of evaporative emissions, and \$160,000 to the federal government for compliance promotion and enforcement activities. The net benefits of the Amendments are hence estimated to be between \$63 million and \$163 million in present value terms.

## Benefits

### *Emission reductions*

It is anticipated that the Amendments will reduce emissions of smog-forming air pollutants in Canada from SSI engines. Engines compliant with the Phase 3 emission standards will gradually replace existing higher-emitting engines as these older engines are removed from service, allowing for progressively greater emission reductions of air pollutants in Canada from the stock of SSI engines.

To provide an indication of the possible emission reductions that may be achieved, the following two emission scenarios were modelled: (1) a BAU scenario in which it is assumed that, in the absence of the Amendments, around 75% of the SSI engines entering the Canadian market would continue to comply with the EPA Phase 3 standards; and (2) a regulatory scenario in which 100% compliance with these standards is assumed. The analysis only considers the incremental emission reductions projected to result from the Amendments. Thus, the estimated total emission reductions incorporate the assumption that the following portions of SSI engines entering the Canadian marketplace are not compliant with the Phase 3 standards under the BAU scenario: 20% of the imported engines designed to be used in non-handheld machines; and 34% of the imported engines designed to be used in handheld machines.<sup>12</sup>

The Department forecasted emissions from SSI engines for four reference years – years 1, 4, 9 and 14 of implementation of the Phase 3 standards – using the peer-reviewed EPA NONROAD model with Canadian baseline data for the 2010 calendar year.<sup>13</sup> Despite the fact that the absence of a comprehensive data set which accurately captures the stock and flow of the SSI engine population in Canada increases uncertainty in forecasting, the forecast depicts

Les coûts totaux des modifications sont évalués à environ 91 millions de dollars et comprennent notamment un coût d'environ 90 millions de dollars pour les importateurs canadiens de PMAC, un coût de 550 000 \$ pour les fabricants canadiens de machines lié à l'analyse des émissions de gaz d'évaporation et un coût de 160 000 \$ pour le gouvernement fédéral lié aux activités de promotion de la conformité et d'application de la loi. Les avantages nets des modifications s'établissent donc entre 63 millions et 163 millions de dollars en valeur actuelle.

## Avantages

### *Réductions d'émissions*

Les modifications devraient entraîner des réductions d'émissions de polluants atmosphériques contribuant à la formation de smog au Canada émises par les PMAC. Les moteurs conformes aux normes d'émissions de phase 3 remplaceront graduellement les moteurs existants qui sont plus polluants à mesure que ces derniers seront mis hors service, ce qui permettra de réduire progressivement les émissions de polluants atmosphériques au Canada provenant du stock de PMAC.

Pour donner un aperçu des réductions d'émissions possibles, deux scénarios d'émissions ont été modélisés : (1) un scénario de maintien du statu quo qui suppose que, en l'absence des modifications, environ 75 % des PMAC pénétrant le marché canadien continueraient d'être conformes aux normes de phase 3 de l'EPA; (2) un scénario réglementaire qui suppose un taux de conformité à ces normes de 100 %. L'analyse ne considère que les réductions d'émissions additionnelles qui devraient être générées après la mise en œuvre des modifications. Ainsi, les estimations des réductions d'émissions totales reposent sur l'hypothèse qu'une proportion des PMAC pénétrant le marché canadien ne seront pas conformes aux normes de phase 3 en vertu du scénario de maintien du statu quo : 20 % des moteurs importés conçus pour être utilisés dans des machines non portatives et 34 % des moteurs importés conçus pour être utilisés dans des machines portatives<sup>12</sup>.

Le Ministère a évalué les émissions provenant des PMAC pour quatre années de référence, soit les années 1, 4, 9 et 14 de la mise en œuvre des normes de phase 3, en se basant sur le modèle examiné par les pairs NONROAD de l'EPA et en utilisant les données canadiennes pour l'année civile 2010<sup>13</sup>. Bien que l'absence de données illustrant avec précision le stock et le flux des PMAC au Canada accroisse l'incertitude des prévisions, celles-ci montrent une

<sup>12</sup> The average of these portions, weighted by the respective engine populations, indicates that around 25% of all SSI engines imported into Canada are not compliant with the Phase 3 standards under the BAU scenario.

<sup>13</sup> "NONROAD Model (Nonroad Engines, Equipment, and Vehicles)". U.S. EPA ([www.epa.gov/moves/nonroad-model-nonroad-engines-equipment-and-vehicles](http://www.epa.gov/moves/nonroad-model-nonroad-engines-equipment-and-vehicles)).

<sup>12</sup> La moyenne de ces pourcentages, pondérée en fonction du nombre de moteurs, indique qu'environ 25 % de tous les PMAC importés au Canada ne sont pas conformes aux normes de phase 3 en vertu du scénario de maintien du statu quo.

<sup>13</sup> « NONROAD Model (Nonroad engines, equipment, and vehicles) », EPA des États-Unis ([www.epa.gov/moves/nonroad-model-nonroad-engines-equipment-and-vehicles](http://www.epa.gov/moves/nonroad-model-nonroad-engines-equipment-and-vehicles) [en anglais seulement]).

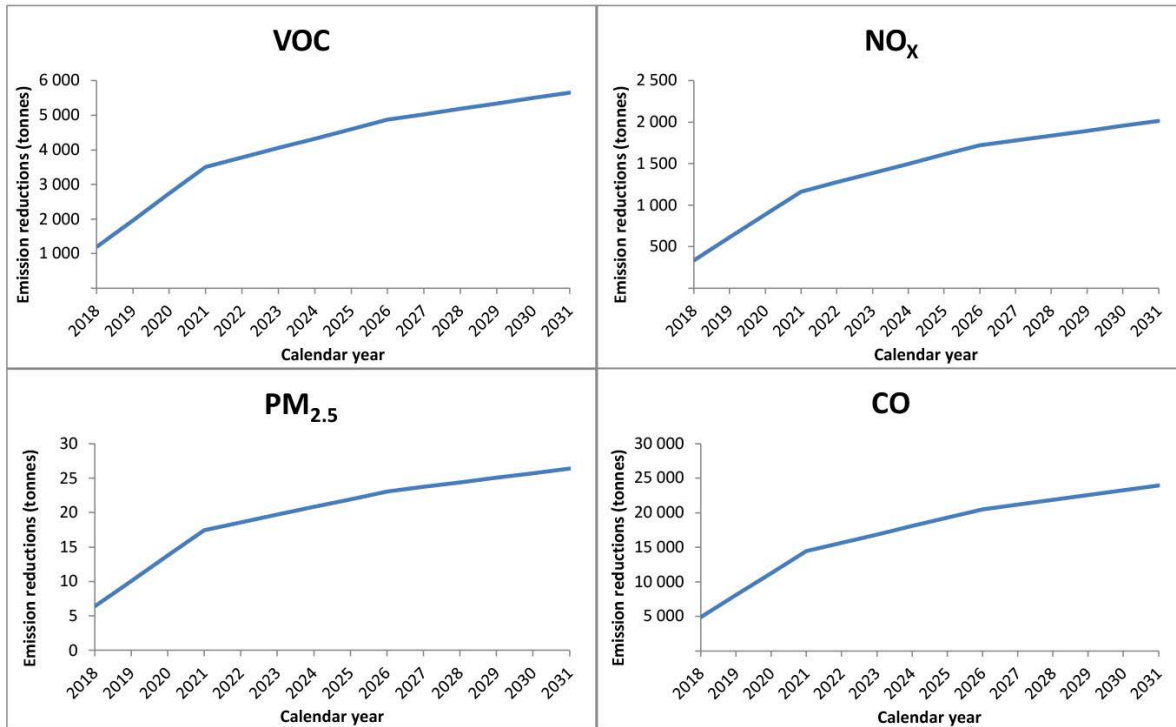
an emissions trend that is reasonable and directionally representative based on existing information.

In order to estimate cumulative emissions in the BAU and regulatory scenarios, linear growth rates between the four reference years were first applied. The Amendments come into effect starting with model year 2019, thus it was assumed that the projected emission impacts derived from the four reference years begin in 2019. Given the limitations of available data, time and other resources, this approach is considered to be a reasonable method to project cumulative emissions in the BAU and regulatory scenarios, and overall emission reductions, from 2019 to 2032. The annual trends in estimated emission reductions for key air pollutants are shown in Figure 1.

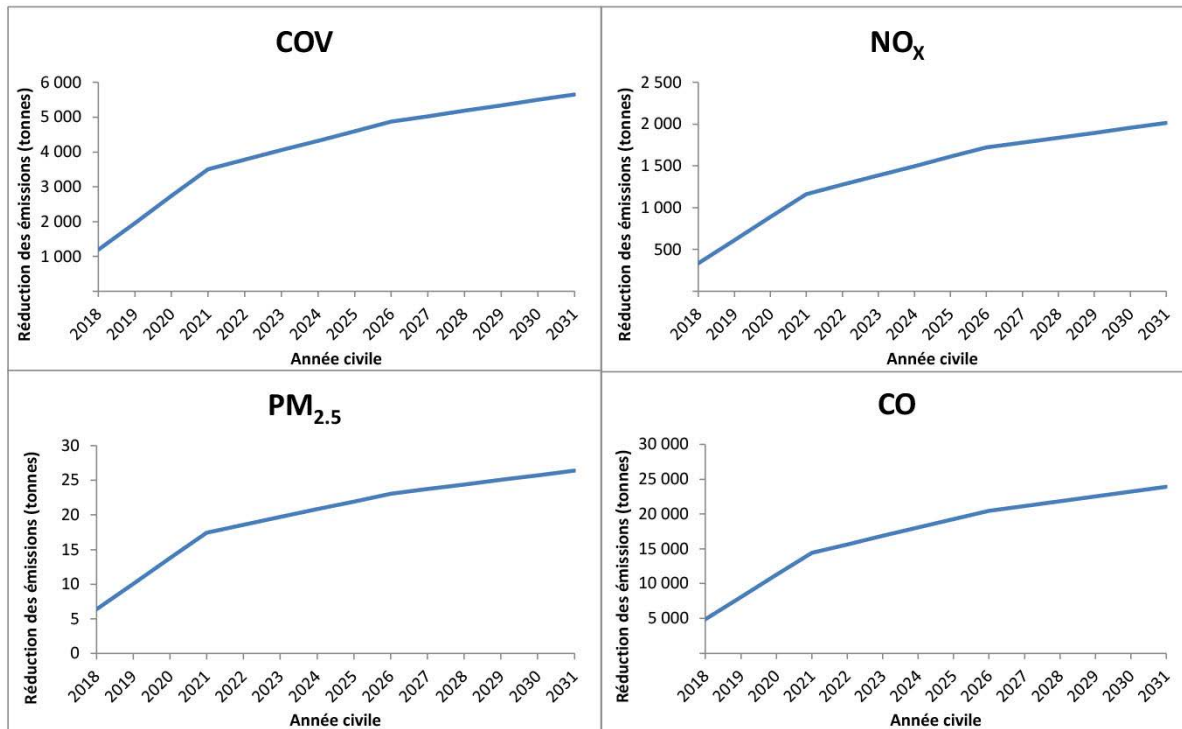
tendance en matière d'émissions qui est plausible et représentative par rapport aux informations disponibles.

Afin d'estimer les émissions cumulatives selon le scénario de maintien du statu quo et le scénario réglementaire, des taux de croissance linéaires entre les quatre années de référence ont d'abord été appliqués. Les modifications entreront en vigueur avec l'année de modèle 2019; en conséquence, il a été présumé que l'effet sur les projections d'émissions calculées au moyen des quatre années de référence débutera en 2019. Compte tenu des limites imposées du point de vue de la disponibilité des données, du temps et d'autres ressources, cette approche est considérée comme une méthode raisonnable pour prévoir les émissions cumulatives associées au scénario de maintien du statu quo et au scénario réglementaire, ainsi que les réductions globales, pour ce qui est des émissions entre 2019 et 2032. Les tendances annuelles en ce qui concerne les estimations de réduction des émissions pour les polluants clés sont présentées à la figure 1.

**Figure 1: Estimated annual incremental reductions in emissions of certain air pollutants from SSI engines in Canada under a harmonized regulatory approach**



**Figure 1 : Estimations des réductions d'émissions de polluants atmosphériques provenant de PMAC au Canada selon l'approche harmonisée en matière de réglementation**



The more stringent Phase 3 standards for SSI engines will result in emission reductions of certain air pollutants, namely, NO<sub>x</sub>, VOCs, fine particulate matter (PM<sub>2.5</sub>) and CO. In particular, the Amendments are projected to reduce NO<sub>x</sub> emissions from SSI engines by approximately 350 tonnes in 2019 to about 2 000 tonnes in 2032; VOC emissions are expected to decrease by about 1 200 tonnes in 2019 to approximately 5 700 tonnes in 2032. In total, the Amendments are expected to reduce NO<sub>x</sub> emissions by about 20 000 tonnes and VOC emissions by approximately 58 000 tonnes from 2019 to 2032, as shown in Table 1 below.

Les normes plus rigoureuses de phase 3 pour les PMAC entraîneront des réductions d'émissions de certains polluants atmosphériques, à savoir les NO<sub>x</sub>, les COV, les matières particulaires fines (PM<sub>2.5</sub>) et le CO. Plus particulièrement, les modifications devraient mener à une réduction des émissions de NO<sub>x</sub> provenant de PMAC d'environ 350 tonnes en 2019 à environ 2 000 tonnes en 2032, ainsi qu'à une réduction des émissions de COV d'environ 1 200 tonnes en 2019 à environ 5 700 tonnes en 2032. Au total, les modifications devraient mener à des réductions des émissions de NO<sub>x</sub> d'environ 20 000 tonnes et à des réductions des émissions de COV d'environ 58 000 tonnes de 2019 à 2032, comme il est présenté au tableau 1 ci-dessous.

**Table 1: Estimated reductions in emissions of certain air pollutants from SSI engines in Canada under a harmonized regulatory approach**

Air pollutant	Estimated emission reductions in tonnes for the four reference years				Estimated emission reductions in tonnes (cumulative) 2019–2032
	2019	2022	2027	2032	
NO <sub>x</sub>	336	1 163	1 723	2 013	19 977
VOCs	1 196	3 503	4 873	5 655	57 735
PM <sub>2.5</sub>	6	17	23	26	277
CO	4 888	14 439	20 489	23 921	241 740

Source: Department of the Environment (2014)

**Tableau 1 : Estimations des réductions d'émissions de polluants atmosphériques provenant de PMAC au Canada selon l'approche harmonisée en matière de réglementation**

Polluant atmosphérique	Estimations des réductions d'émissions pour les quatre années de référence (en tonnes)				Estimations des réductions d'émissions en tonnes (cumulatives)
	2019	2022	2027	2032	2019-2032
NO <sub>x</sub>	336	1 163	1 723	2 013	19 977
COV	1 196	3 503	4 873	5 655	57 735
PM <sub>2,5</sub>	6	17	23	26	277
CO	4 888	14 439	20 489	23 921	241 740

Source : Ministère de l'Environnement (2014)

### Health benefits

SSI engines contribute to emissions of air pollutants such as NO<sub>x</sub>, VOCs, PM<sub>2,5</sub> and CO. These air pollutants are known to cause adverse human health impacts, through inhalation of directly emitted pollutants or via their transformation in the atmosphere to secondary PM<sub>2,5</sub> and ground-level ozone. The health impacts of these pollutants are well documented in the scientific literature and include an increased risk of various cardiovascular and respiratory outcomes, including an increased risk of premature mortality, as well as other welfare effects. In addition, it is recognized that there is no exposure threshold for many of these effects.

The Amendments will lead to reductions in emissions of air pollutants from SSI engines, and these reductions are expected to have meaningful benefits for human health, particularly through the reductions in NO<sub>x</sub> and VOC emissions. The emission reductions resulting from the Amendments are small relative to overall anthropogenic emissions. As a result, detailed photochemical modelling of the impact of these emission changes on Canadian air quality was not conducted. However, the Department of Health and the Department of the Environment have analyzed numerous air quality scenarios conducted in the past and used these results as a proxy method to assess the benefits of the Amendments. Several air quality analyses have been published concerning regulations related to fuels and transportation, and other scenarios have been examined internally as part of the planning and development activities for different air quality programs. By comparing these air quality analyses with emission reductions that are predicted to result from the Amendments, the Department of Health has developed an estimate of the likely health impacts of the Amendments. Based on this analysis, emission reduction benefits could have a value of up to \$10 million per year by 2032 for NO<sub>x</sub> (undiscounted). Annual benefits from VOC reductions, while less certain given the complex photochemical interactions VOCs undergo in the atmosphere, could result in health benefits of up to about \$20 million per year by 2032 (undiscounted).

### Avantages relatifs à la santé

Les PMAC contribuent aux émissions de polluants atmosphériques, notamment les NO<sub>x</sub>, les COV, les PM<sub>2,5</sub> et le CO. Ces polluants atmosphériques sont reconnus comme ayant des effets indésirables sur la santé humaine, soit par inhalation de polluants émis directement dans l'atmosphère ou par leur transformation dans l'atmosphère en PM<sub>2,5</sub> secondaires et ozone troposphérique. Les effets indésirables de ces polluants sur la santé humaine sont bien documentés dans les ouvrages scientifiques : risque accru de divers problèmes cardiovasculaires et respiratoires, risque accru de décès prématuré et autres incidences sur le bien-être. De plus, il est reconnu qu'il n'existe pas de seuil minimal d'exposition pour la plupart de ces effets néfastes.

Les modifications mèneront à une réduction des émissions de polluants atmosphériques provenant des PMAC, et il est attendu que cette réduction aura des effets bénéfiques considérables sur la santé humaine, surtout par l'entremise de la réduction des émissions de NO<sub>x</sub> et de COV. Les réductions d'émissions découlant de la mise en œuvre des modifications sont minimes par rapport aux émissions anthropiques globales. Par conséquent, une modélisation photochimique détaillée de l'impact de ces changements dans les émissions sur la qualité de l'air au Canada n'a pas été réalisée. Toutefois, le ministère de la Santé et le ministère de l'Environnement ont analysé de nombreux scénarios de qualité de l'air menés dans le passé et ont utilisé ces résultats comme méthode de remplacement pour évaluer les avantages associés aux modifications. En effet, plusieurs analyses de la qualité de l'air concernant des règlements sur les carburants et le transport ont été publiées et d'autres scénarios ont été examinés dans le cadre d'activités internes de planification et d'élaboration de divers programmes sur la qualité de l'air. En comparant ces analyses de la qualité de l'air aux estimations des réductions d'émissions qui résulteraient de l'adoption des modifications, le ministère de la Santé a fait une estimation des effets probables des modifications sur la santé humaine. D'après cette analyse, les avantages découlant des réductions d'émissions de NO<sub>x</sub> pourraient atteindre une valeur de 10 millions de dollars par année.

Overall, the Amendments are estimated to result in total benefits ranging from \$200 million to \$300 million, undiscounted, between 2019 and 2032. The present value of these benefits is between \$140 million and \$240 million using a 3% annual discount rate.<sup>14</sup>

The above discussion of potential health benefits relates to the impact of the Amendments on general air quality in Canada. In addition, during the normal use of SSI engines in machines such as lawn mowers, chainsaws and snowblowers, machine operators can be exposed to locally elevated levels of air pollutants and toxic substances. While personal exposure to exhaust and evaporative emissions can vary considerably depending on the orientation of the operator to the engine, the prevalent wind direction and activities being conducted during engine use, reductions in emissions from SSI engines are expected to result in decreases in the level of personal exposure to exhaust and evaporative pollutants for the operators of machines powered by these engines.

### *Fuel savings*

In addition to the projected emission reductions and health benefits, the Amendments will provide consumers with fuel savings from the increased fuel efficiency of SSI engines resulting from the adoption of the Phase 3 standards in Canada. It is assumed that these standards will be met with technology improvements resulting in improved fuel efficiency. Specifically, since evaporative emissions are primarily fuel that is lost to the atmosphere, fuel savings are estimated based on the VOC emission reductions attributable to the new evaporative emission standards.

From 2019 to 2032, the Amendments are expected to decrease gasoline use by around 14 million litres. To arrive at an approximation of pre-tax fuel savings for consumers, the valuation of this decrease employs pre-tax gasoline prices that were obtained in 2016 from the Department's integrated Energy, Emissions and Economy Model for Canada (E3MC). The E3MC model is an end-use model

d'ici 2032 (valeur non actualisée). Les avantages annuels découlant des réductions d'émissions de COV, bien qu'ils soient moins certains compte tenu des interactions photochimiques complexes que les COV subissent dans l'atmosphère, pourraient entraîner des avantages relatifs à la santé d'une valeur approximative de 20 millions de dollars par année d'ici 2032 (valeur non actualisée). Dans l'ensemble, les avantages totaux découlant de la mise en œuvre des modifications s'élèveraient entre 200 millions de dollars et 300 millions de dollars (valeurs non actualisées) entre 2019 et 2032. Selon un taux d'actualisation annuel de 3 %, la valeur actuelle de ces avantages se chiffre entre 140 millions de dollars et 240 millions de dollars<sup>14</sup>.

Les enjeux susmentionnés portant sur les avantages possibles relatifs à la santé humaine font partie des impacts des modifications sur la qualité de l'air au Canada. De plus, durant l'utilisation normale de PMAC dans des machines telles que des tondeuses à gazon, des tronçonneuses et des souffleuses à neige, les opérateurs des machines peuvent être exposés à des niveaux localement élevés de polluants atmosphériques et de substances toxiques. Cependant, malgré le fait que l'exposition aux émissions de gaz d'échappement et d'évaporation peut varier considérablement selon la position de l'opérateur par rapport au moteur, la direction dominante du vent de même que les activités menées durant l'utilisation du moteur, une réduction de ces émissions est prévue, ce qui entraînerait une diminution du niveau d'exposition aux gaz d'échappement et d'évaporation pour les opérateurs des machines actionnées par ces moteurs.

### *Économies de carburant*

En plus des réductions prévues d'émissions et des avantages relatifs à la santé humaine, les modifications permettront aux consommateurs de faire des économies de carburant en raison de l'amélioration du rendement du carburant des PMAC résultant de l'adoption des normes de phase 3 au Canada. Il est tenu pour acquis que ces normes seront respectées grâce aux améliorations technologiques entraînant une amélioration du rendement du carburant. Plus précisément, étant donné que les émissions de gaz d'évaporation sont principalement constituées de carburant rejeté dans l'atmosphère, les estimations des économies de carburant reposent sur les réductions des émissions de COV attribuables aux nouvelles normes sur les émissions de gaz d'évaporation.

De 2019 à 2032, les modifications devraient entraîner une diminution de l'utilisation d'essence d'environ 14 millions de litres. Afin d'obtenir une approximation des économies de carburant avant taxes pour les consommateurs, l'évaluation de cette diminution repose sur les prix de l'essence obtenus en 2016 du modèle intégré énergie-émissions-économie du Canada (E3MC) du Ministère. Il

<sup>14</sup> The present value of these benefits is between \$90 million and \$160 million using a 7% annual discount rate.

<sup>14</sup> Selon un taux d'actualisation annuel de 7 %, la valeur actuelle de ces avantages se chiffre entre 90 millions de dollars et 160 millions de dollars.

that incorporates current Canadian projections of energy supply, and of petroleum and natural gas prices, from the National Energy Board.<sup>15</sup> It uses these data to generate energy demand forecasts, which are primarily based on consumer-choice modelling and historical relationships between macroeconomic and fuel price variables. The present value of benefits to consumers resulting from pre-tax fuel (gasoline) savings is projected to be about \$10 million.

#### *Reductions in administrative costs*

The Amendments are projected to result in a net decrease in administrative costs by reducing the submission frequency of importation declarations for most Canadian companies that import SSI engines.<sup>16</sup> The present value of the administrative cost savings due to the Amendments is estimated to be around \$3 million.

#### *Environmental benefits*

Air pollutants such as NO<sub>x</sub>, VOCs, PM<sub>2.5</sub> and CO are precursors to the formation of secondary particulate matter and ground-level ozone, which impact air quality and the environment by damaging forest ecosystems, crops and wildlife. Deposition of excess nitrogen on surface waters may also lead to lake and stream eutrophication, which poses a threat to aquatic life. Finally, smog and deposition of suspended particles may impair visibility and result in the soiling of surfaces, respectively, thereby reducing the welfare of residents and recreationists, and potentially increasing cleaning expenditures.

The environmental benefits associated with the Amendments were not monetized, as a precise modelling of the air quality impacts has not been undertaken. Nonetheless, the environmental benefits associated with the Amendments, due to reductions in air pollutant emissions, are expected to be positive but of low magnitude compared to the human health benefits estimated in this analysis.

The Amendments may also lead to some emission reductions of carbon dioxide equivalent (CO<sub>2</sub>e). However, the relative magnitudes of these potential reductions are projected to be small, averaging about 2 500 tonnes per year from 2019 to 2032, which amounts to a cumulative

s'agit d'un modèle d'utilisation finale qui tient compte des prévisions canadiennes actuelles de l'offre énergétique, et des prix du pétrole et du gaz naturel, de l'Office national de l'énergie<sup>15</sup>. Grâce à ces données, le modèle permet de générer des prévisions de la demande énergétique, lesquelles sont principalement fondées sur la modélisation du choix du consommateur et les liens historiques entre des variables macroéconomiques et le prix du carburant. La valeur actuelle des avantages pour les consommateurs, résultant des économies en carburant (essence) avant taxes, devrait s'élever autour de 10 millions de dollars.

#### *Réduction des coûts administratifs*

Les modifications devraient entraîner une diminution nette des coûts administratifs grâce à la réduction de la fréquence de présentation de déclarations d'importation pour la plupart des entreprises canadiennes qui importent des PMAC<sup>16</sup>. La valeur actuelle des économies associées aux coûts administratifs, résultant de la mise en œuvre des modifications, est estimée aux environs de 3 millions de dollars.

#### *Avantages environnementaux*

Les polluants atmosphériques, tels les NO<sub>x</sub>, les COV, les PM<sub>2.5</sub> et le CO, sont des précurseurs de la formation de matières particulaires secondaires et d'ozone troposphérique, qui ont une incidence sur la qualité de l'air et l'environnement en causant des dommages aux écosystèmes forestiers, aux cultures et à la faune. Le dépôt d'excès d'azote sur les eaux de surface peut aussi mener à l'eutrophication des plans d'eau, ce qui pose une menace à la vie aquatique. En dernier lieu, le smog et le dépôt de particules en suspension peuvent réduire la visibilité et souiller les surfaces, respectivement, ce qui réduit le bien-être des habitants et des amateurs de plein air et peut accroître les dépenses de nettoyage.

Aucune valeur monétaire n'a été attribuée aux avantages environnementaux découlant des modifications, car une modélisation précise des effets sur la qualité de l'air n'a pas été effectuée. Néanmoins, il est prévu que les avantages environnementaux associés aux modifications et attribuables à la réduction des émissions de polluants atmosphériques, bien que positifs, seraient de faible amplitude par rapport aux avantages relatifs à la santé humaine estimés dans la présente analyse.

Les modifications peuvent aussi mener à une certaine réduction des émissions d'équivalent en dioxyde de carbone (équivalent-CO<sub>2</sub>). Toutefois, l'amplitude relative de cette réduction potentielle serait faible; elle ne s'élèverait en moyenne qu'à environ 2 500 tonnes par année de 2019

<sup>15</sup> "Canada's Energy Future 2016: Energy Supply and Demand Projections to 2040". National Energy Board ([www.neb-one.gc.ca/nrg/ntgrtd/ftr/2016/index-eng.html](http://www.neb-one.gc.ca/nrg/ntgrtd/ftr/2016/index-eng.html)).

<sup>16</sup> The regulatory changes relating to administrative requirements are described in more detail in the "One-for-One" Rule and "Small business lens" sections.

<sup>15</sup> *Avenir énergétique du Canada en 2016 — Offre et demande énergétiques à l'horizon 2040*. Office national de l'énergie (<http://www.neb-one.gc.ca/nrg/ntgrtd/ftr/2016/index-fra.html>).

<sup>16</sup> Les modifications réglementaires ayant trait aux exigences administratives sont décrites en détail dans les sections "Règle du « un pour un »" et « Lentille des petites entreprises ».



reduction of less than 0.1% of the total emissions of CO<sub>2</sub>e from SSI engines in the BAU scenario during this period. Given these small magnitudes, the potential decreases in CO<sub>2</sub>e emissions have not been monetized. This approach is expected to underestimate the total monetized benefits in this analysis by a small amount.

## Costs

### *Cost to importers, manufacturers and consumers*

There are no companies operating domestically that can be classified as manufacturers of SSI engines, therefore all of the engines distributed, sold or used in Canada are assumed to be imported from abroad. By introducing evaporative emission standards, the Amendments will affect an estimated four to five domestic manufacturers of machines powered by SSI engines that currently do not meet U.S. EPA evaporative emission standards. It is projected that these companies will incur additional annual costs of about \$9,000 for the testing of evaporative emissions. The present value of these costs to Canadian manufacturers is estimated to be approximately \$550,000.

Currently, around 25% of the SSI engines imported into Canada are not compliant with the Phase 3 standards.<sup>17</sup> The increased engine costs resulting from the Amendments will hence be carried by engine importers and machine manufacturers, as regulated parties will be required to import engines and manufacture machines powered by engines meeting the Phase 3 standards. The present analysis adopts the following estimates of the EPA for the increases in engine costs due to this upgrade:

- In 2019, the weighted average cost increases will be about 3% (\$16) and 8% (\$22) for machines powered by SSI engines and “loose” engines, respectively.
- From 2020 to 2032, the weighted average cost increases will be about 2% (\$13) and 7% (\$19) for machines powered by SSI engines and “loose” engines, respectively.<sup>18</sup>

<sup>17</sup> Under the BAU scenario, the following portions of SSI engines imported into Canada are assumed to be non-compliant with the Phase 3 standards: 20% of imported engines designed to be used in non-handheld machines; 34% of imported engines designed to be used in handheld machines; and 62% of imported “loose” engines (i.e. those engines not yet integrated into handheld or non-handheld machines).

<sup>18</sup> “Control of Emissions from Marine SI and Small SI Engines, Vessels, and Equipment: Final Regulatory Impact Analysis” (2008). U.S. EPA ([www.epa.gov/nscep/index.html](http://www.epa.gov/nscep/index.html)).

à 2032, ce qui se traduirait par une réduction cumulative de moins de 0,1 % des émissions totales d'équivalent-CO<sub>2</sub> provenant de PMAC dans le scénario de maintien du statu quo durant cette période. Compte tenu de ces faibles amplitudes, la réduction potentielle des émissions d'équivalent-CO<sub>2</sub> n'a pas été monétisée. Cette approche devrait sous-estimer d'une quantité minime les avantages totaux monétisés dans la présente analyse.

## Coûts

### *Coûts pour les importateurs, les fabricants et les consommateurs*

Aucune entreprise en exploitation au Canada n'est classifiée comme un fabricant de PMAC. Par conséquent, tous les PMAC distribués, vendus ou utilisés au Canada sont considérés comme étant importés de l'étranger. Cependant, en introduisant des normes d'émissions de gaz d'évaporation, les modifications toucheront environ quatre ou cinq fabricants canadiens de machines qui sont alimentées par des PMAC et qui ne sont actuellement pas conformes aux normes d'émissions de gaz d'évaporation de l'EPA des États-Unis. On prévoit que ces fabricants subiront des coûts annuels supplémentaires d'environ 9 000 \$ pour l'analyse des émissions de gaz d'évaporation. La valeur actuelle approximative de ces coûts pour les fabricants canadiens s'élève à 550 000 \$.

À l'heure actuelle, autour de 25 % des PMAC importés au Canada ne sont pas conformes aux normes de phase 3<sup>17</sup>. Les coûts supplémentaires des moteurs résultant des modifications seront donc assumés par les importateurs de moteurs et les fabricants de machines, étant donné que les parties réglementées seront tenues d'importer des moteurs et de fabriquer des machines actionnées par des moteurs répondant aux normes de phase 3. La présente analyse se base sur les estimations faites par l'EPA des augmentations de coûts pour rendre les moteurs conformes :

- en 2019, les augmentations de coûts moyennes pondérées seront d'environ 3 % (16 \$) et 8 % (22 \$) pour les machines actionnées par des PMAC et des moteurs « libres », respectivement;
- de 2020 à 2032, les augmentations de coûts moyennes pondérées seront d'environ 2 % (13 \$) et 7 % (19 \$) pour les machines actionnées par des PMAC et des moteurs « libres », respectivement<sup>18</sup>.

<sup>17</sup> D'après le scénario du maintien du statu quo, voici les proportions de PMAC importés au Canada qui sont présumés non conformes aux normes de phase 3 : 20 % des moteurs importés conçus pour être utilisés dans les machines non portatives; 34 % des moteurs importés conçus pour être utilisés dans des machines portatives; 62 % de moteurs importés « libres » (c'est-à-dire ces moteurs qui ne sont pas encore intégrés dans des machines portatives ou non portatives).

<sup>18</sup> « Control of Emissions from Marine SI and Small SI Engines, Vessels, and Equipment: Final Regulatory Impact Analysis » (2008). EPA des États-Unis ([www.epa.gov/nscep/index.html](http://www.epa.gov/nscep/index.html) [en anglais seulement]).

Using import data from the Canadian Border Services Agency as input, it is estimated that engine importers and machine manufacturers will incur increased engine costs of about \$8 million in present value terms in 2019. The total present value of increased engine costs to these importers and manufacturers from 2019 to 2032 is projected to be approximately \$90 million.<sup>19</sup> These incremental costs are assumed to be partly passed on to consumers.<sup>20</sup>

### *Government costs*

No additional costs are projected to be carried by the federal government due to regulatory administration, compliance verification or laboratory upgrades. Such initiatives undertaken for the purposes of the Amendments will be incorporated into the existing suite of the Department's initiatives relating to regulatory administration. However, the federal government is anticipated to incur the following incremental costs for compliance promotion and enforcement activities: a one-time amount of about \$110,000 in 2018; and annual amounts of approximately \$5,000 from 2019 to 2032. The present value of the government costs related to compliance promotion and enforcement is expected to be up to \$160,000.

### Competitiveness implications

Given that around 75% of SSI engines sold in Canada are currently designed for both the Canadian and American markets, implementing regulatory provisions harmonized with those of the EPA will create a level playing field for Canadian and American companies marketing these engines and will support the competitiveness of the Canadian machine manufacturing industry.

### Statement of benefits and costs

The monetized benefits and costs, and the quantified and qualitative benefits, associated with the Amendments are summarized in Table 2.

Selon une estimation reposant sur les données relatives aux importations de l'Agence des services frontaliers du Canada, les importateurs de moteurs et les fabricants de machines subiront des coûts supplémentaires d'environ 8 millions de dollars en valeur actuelle en 2019. Le total des coûts supplémentaires des moteurs subis par les importateurs et les fabricants de 2019 à 2032 devrait être d'environ 90 millions de dollars en valeur actuelle<sup>19</sup>. Il est supposé que ces coûts supplémentaires seront transmis en partie aux consommateurs<sup>20</sup>.

### *Coûts pour le gouvernement*

Aucun coût supplémentaire ne devrait être supporté par le gouvernement fédéral en ce qui a trait à l'administration réglementaire, la vérification de la conformité ou la modernisation de laboratoires. Les activités menées aux fins de la mise en œuvre des modifications proposées seront incorporées dans l'éventail existant des initiatives du Ministère portant sur l'administration réglementaire. Toutefois, le gouvernement fédéral devrait subir les coûts supplémentaires suivants pour des activités de promotion de la conformité et d'application de la loi : un montant unique d'environ 110 000 \$ en 2018 et des montants annuels d'environ 5 000 \$ de 2019 à 2032. La valeur actuelle des coûts pour le gouvernement liés à la promotion de la conformité et à l'application de la loi devrait atteindre 160 000 \$.

### Répercussions en matière de compétitivité

Étant donné qu'environ 75 % des PMAC vendus au Canada sont actuellement conçus pour le marché canadien et celui des États-Unis, la mise en œuvre de dispositions réglementaires harmonisées avec celles de l'EPA donnera lieu à une égalité des conditions de concurrence entre les entreprises canadiennes et américaines qui vendent ces moteurs et favorisera la compétitivité de l'industrie canadienne de la fabrication de machines.

### Énoncé des coûts et des avantages

Les coûts et les avantages monétisés ainsi que les avantages quantifiés et qualitatifs découlant des modifications sont résumés au tableau 2.

<sup>19</sup> Using a 7% annual discount rate, the present value of increased engine costs is estimated to be about \$67 million.

<sup>20</sup> Canadian engine import data for the 2010 calendar year from the Canadian Border Services Agency indicate that the most common types of off-road machines powered by SSI engines are lawn mowers, trimmers, edgers, leaf blowers, brush cutters, chainsaws, and light commercial generator sets.

<sup>19</sup> À un taux d'actualisation annuel de 7 %, il est estimé que la valeur actuelle des coûts plus élevés des moteurs s'élève à environ 67 millions de dollars.

<sup>20</sup> Selon les données canadiennes sur les importations de moteurs pour l'année civile 2010 de l'Agence des services frontaliers du Canada, les types les plus communs de machines hors route alimentées par un PMAC sont les tondeuses à gazon, les taille-haies, les coupe-bordures, les souffleuses à feuilles, les débroussailluses, les tronçonneuses et les génératrices commerciales de faible puissance.



**Table 2: Statement of benefits and costs (values discounted to present value using a 3% discount rate)**

<b>A. Estimated monetized benefits</b>	<b>Annualized value</b>	<b>Present value</b>
Health benefits (avoided health issues) due to reductions in air pollutant emissions	\$11,100,000 to \$19,100,000	\$140,000,000 to \$240,000,000
Fuel savings due to decrease in gasoline use	\$820,000	\$10,300,000
Reductions in administrative costs	\$240,000	\$3,000,000
<b>Total estimated monetized benefits</b>	<b>\$12,160,000 to \$20,160,000</b>	<b>\$153,300,000 to \$253,300,000</b>
<b>B. Estimated monetized costs</b>	<b>Annualized value</b>	<b>Present value</b>
Increased costs of SSI engines faced by importers and consumers (compliance cost)	\$7,150,000	\$89,900,000
Incremental compliance costs to manufacturers for the testing of evaporative emissions	\$44,000	\$550,000
Incremental government costs for compliance promotion and enforcement activities	\$13,000	\$160,000
<b>Total estimated monetized costs</b>	<b>\$7,207,000</b>	<b>\$90,610,000</b>
<b>C. Estimated monetized net benefits (rounded to the nearest million)</b>	<b>Annualized value</b>	<b>Present value</b>
	<b>\$4,953,000 to \$12,953,000</b>	<b>\$62,690,000 to \$162,690,000</b>

**Tableau 2 : Énoncé des coûts et des avantages (valeurs actualisées à la valeur actuelle selon un taux d'actualisation de 3 %)**

<b>A. Estimations des avantages monétisés</b>	<b>Valeur annualisée</b>	<b>Valeur actuelle</b>
Avantages relatifs à la santé (problèmes de santé évités) dus aux réductions des émissions de polluants atmosphériques	De 11 100 000 \$ à 19 100 000 \$	De 140 000 000 \$ à 240 000 000 \$
Économies de carburant résultant de la diminution de l'utilisation d'essence	820 000 \$	10 300 000 \$
Réductions des coûts administratifs	240 000 \$	3 000 000 \$
<b>Total des avantages monétaires estimés</b>	<b>De 12 160 000 \$ à 20 160 000 \$</b>	<b>De 153 300 000 \$ à 253 300 000 \$</b>
<b>B. Estimations des coûts monétisés</b>	<b>Valeur annualisée</b>	<b>Valeur actuelle</b>
Augmentation des coûts de PMAC pour les importateurs et les consommateurs (coûts de conformité)	7 150 000 \$	89 900 000 \$
Coûts de conformité différentiels pour les fabricants liés à l'analyse des émissions de gaz d'évaporation	44 000 \$	550 000 \$
Coûts différentiels pour le gouvernement liés aux activités de promotion de la conformité et d'application de la loi	13 000 \$	160 000 \$
<b>Total des coûts monétaires estimés</b>	<b>7 207 000 \$</b>	<b>90 610 000 \$</b>
<b>C. Estimations des avantages nets monétisés (arrondis au million le plus près)</b>	<b>Valeur annualisée</b>	<b>Valeur actuelle</b>
	<b>De 4 953 000 \$ à 12 953 000 \$</b>	<b>De 62 690 000 \$ à 162 690 000 \$</b>

D. Estimated quantified benefits (cumulative)	Amount	
NO <sub>x</sub> emission reductions		20 000 tonnes
VOC emission reductions		58 000 tonnes
Decrease in gasoline use		14 million litres
E. Qualitative benefits	Description	
Environmental benefits	The Amendments will indirectly reduce the formation of secondary particulate matter and ground-level ozone, which negatively impact forest ecosystems, crops and wildlife, impair visibility, and result in the soiling of surfaces.	

Notes: In this analysis, costs are assumed to be incurred starting in 2018, while benefits are assumed to be realized starting in 2019. Totals may not sum due to rounding.

The values in Table 2 are calculated using 2015 dollars and an analytical time frame of 2017 to 2032. After 2032, there will be some ongoing incremental costs for new SSI engines complying with the Phase 3 emission standards. Additional health and environmental benefits stemming from reductions in air pollutant emissions are expected over the lifetime operation of these engines, and it is anticipated that the benefits will continue to outweigh the associated compliance costs. In addition, this analysis does not account for the emission reductions and related health and environmental benefits delivered from 2019 to 2032 model year SSI engines during the portion of their lifetime operation that occurs after 2032.

### “One-for-One” Rule

The Amendments are projected to result in an overall reduction in the administrative burden costs imposed by the Regulations by reducing the submission frequency of importation declarations, from once per shipment to once per year, for companies importing fewer than 500 SSI engines into Canada in a calendar year, thereby generating an “OUT” under Canada’s “One-for-One” Rule. In addition, companies that import fewer than 50 SSI engines will no longer be required to submit an importation

D. Estimations des avantages quantifiés (cumulatifs)	Quantité	
Réductions d'émissions de NO <sub>x</sub>		20 000 tonnes
Réductions d'émissions de COV		58 000 tonnes
Diminution de l'utilisation d'essence		14 millions de litres
E. Avantages qualitatifs	Description	
Avantages environnementaux	Les modifications réduiront indirectement la formation de matières particulaires secondaires et d'ozone troposphérique, qui ont des effets négatifs sur les écosystèmes forestiers, les cultures et la faune, réduisent la visibilité et souillent les surfaces.	

Nota : Dans la présente analyse, on suppose que les coûts seront engagés à partir de 2018, tandis que les avantages se réaliseront à partir de 2019. Les totaux peuvent ne pas correspondre en raison de l'arrondissement des montants.

Les valeurs présentées au tableau 2 ont été calculées en dollars de 2015 et en utilisant 2017 à 2032 comme période d'analyse. Après 2032, il y aura certains coûts différentiels pour les nouveaux PMAC qui sont conformes aux normes d'émissions de phase 3. Des avantages supplémentaires relatifs à la santé et à l'environnement découlant des réductions d'émissions de polluants atmosphériques sont attendus au cours de la durée de fonctionnement de ces moteurs, et il est prévu que les avantages continueront de dépasser les coûts de conformité qui y sont associés. En outre, cette analyse ne prend pas en compte les réductions d'émissions et les avantages connexes relatifs à la santé et à l'environnement générés par les PMAC des années de modèle 2019 à 2032 pendant la partie de leur durée de fonctionnement qui se situe dans la période postérieure à 2032.

### Règle du « un pour un »

Les modifications devraient entraîner une réduction globale des coûts liés au fardeau administratif, imposés par le Règlement, en réduisant la fréquence de présentation de déclarations d'importation, soit d'une déclaration à chaque expédition à une déclaration par année, pour les entreprises qui importent moins de 500 PMAC au Canada au cours d'une année civile, ce qui générerait des « SUPPRESSIONS » en vertu de la règle du « un pour un ». De plus, les entreprises qui importent moins de 50 PMAC

declaration.<sup>21</sup> The estimated savings are calculated by employing the following assumptions:

- (1) In 2019, all engine importers (approximately 1 120) will each need an average of one hour to become familiar with the administrative requirements of the Amendments, and companies that manufacture machines powered by SSI engines (approximately 20) will each need an average of one hour to submit a one-time application for authorization to apply the national emissions mark.
- (2) Companies that import fewer than 50 engines in a calendar year (approximately 900) will be exempted from submitting declarations. Therefore, these importers are expected to each save an average of about 5.5 hours per year.
- (3) Companies that import at least 50 engines in a calendar year (approximately 220) will be required to submit a single declaration to the Minister for each calendar year in which they import engines. About two thirds of these importers are expected to each save an average of about 10 hours per year. The Amendments are not expected to introduce time savings for importers of 500 or more engines in a calendar year (approximately 75). Under the Regulations, these importers may already be allowed to submit a single declaration to the Minister for each calendar year in which they import engines.
- (4) Each company that manufactures machines powered by SSI engines will need an average of one hour per year to apply the national emissions mark to all of its applicable engines or machines.
- (5) Every year, approximately two companies will each need an average of four hours to submit four follow-up reports (one every three months) relating to a notice of defect.

Altogether, it is projected that the reduction in total annualized administrative costs over a 10-year period beginning in 2019 is approximately \$170,000 for companies that import SSI engines, or \$150 per importer.<sup>22,23</sup>

<sup>21</sup> There will be no change in administrative burden costs for individuals importing SSI engines for their own use, as they are not currently required to submit an importation declaration.

<sup>22</sup> In accordance with Canada's *Red Tape Reduction Regulations*, all cost estimates in this section are presented in 2012 Canadian dollars using a 7% discount rate and a discounting base year of 2012.

<sup>23</sup> The non-rounded decrease in annualized average administrative burden costs was estimated to be \$169,541, or \$151 per business. For these calculations, the wage rate was assumed to be around \$45 per hour (weighted hourly average).

annuellement ne seraient pas tenues de présenter une déclaration d'importation<sup>21</sup>. Les économies approximatives sont calculées d'après les hypothèses suivantes :

- (1) En 2019, il faudra une heure en moyenne à chacun des importateurs de moteurs (environ 1 120) pour prendre connaissance des exigences administratives des modifications proposées, et les entreprises qui fabriquent les machines actionnées par des PMAC (environ 20) auront besoin d'une heure chacune pour présenter une demande d'autorisation unique pour apposer la marque nationale.
- (2) Les entreprises qui importent moins de 50 moteurs au cours d'une année civile (environ 900) ne seront plus tenues de présenter une déclaration. Par conséquent, chaque importateur devrait économiser en moyenne environ 5,5 heures par année.
- (3) Les entreprises qui importent au moins 50 moteurs au cours d'une année civile (environ 220) seront tenues de présenter une seule déclaration au ministre pour chaque année civile durant laquelle ils importent des moteurs. Près de deux tiers de ces importateurs devraient économiser chacun, en moyenne, environ 10 heures par année. Les modifications ne devraient pas donner lieu à des économies de temps pour les importateurs d'au moins 500 moteurs au cours d'une année civile (environ 75). En vertu du Règlement, ces importateurs peuvent déjà être autorisés à présenter au ministre une seule déclaration pour chaque année civile durant laquelle ils importent des moteurs.
- (4) Chaque entreprise qui fabrique des machines actionnées par des PMAC aura besoin d'une heure par année, en moyenne, pour apposer la marque nationale à tous ses moteurs ou machines applicables.
- (5) Chaque année, environ deux entreprises auront chacune besoin de quatre heures, en moyenne, pour présenter leurs quatre rapports de suivi (un aux trois mois) relatifs à un avis de défectuosité.

Dans l'ensemble, il est prévu qu'à partir de 2019 la réduction annualisée des coûts administratifs totaux sur une période de 10 ans se chiffrera à environ 170 000 \$ pour les entreprises qui importent des PMAC, ou 150 \$ par importateur<sup>22,23</sup>.

<sup>21</sup> Il n'y aura aucun changement par rapport aux coûts associés au fardeau administratif pour les individus qui importent des PMAC pour leur usage personnel puisqu'il n'y a actuellement aucune exigence en matière de présentation de déclaration d'importation.

<sup>22</sup> En conformité avec le *Règlement sur la réduction de la paperasse*, tous les coûts estimés dans la présente section sont présentés en dollars canadiens de 2012 et se basent sur un taux d'actualisation annuel de 7 % et sur 2012 comme année de référence.

<sup>23</sup> La réduction non arrondie des coûts moyens annualisés associés au fardeau administratif a été estimée à 169 541 \$, ou 151 \$ par entreprise. Pour ces calculs, le taux de rémunération a été estimé à 45 \$ l'heure (moyenne pondérée).

## Small business lens

For the purposes of the small business lens analysis, a proxy value was generated to estimate the number of small businesses that import SSI engines into Canada.<sup>24</sup> By analyzing information on imports into Canada for the 2010 calendar year, it was established that, in general, companies that import fewer than 750 engines in a calendar year could be classified as small businesses or “small business importers,” based on the declared values of their imports made under several transportation-related regulations administered by the Department. As a result, it is estimated that the Amendments will have an impact on up to 1 062 small business importers.

Also, a small number of machine manufacturing companies that install or modify fuel systems on SSI engines in Canada will be considered engine manufacturers under the Amendments, with the introduction of the new evaporative emission standards, and they will consequently be required to demonstrate compliance with these standards. It is assumed that, in order to demonstrate compliance with the evaporative emission standards, all of the small Canadian manufacturers will opt to use engine components that have already been certified by the U.S. EPA to avoid incurring the costs associated with independently conducting emission test procedures.

## Regulatory flexibility analysis statement

An initial option was established for the purposes of analyzing possible avenues through which the projected costs to small business importers due to the Amendments could be reduced. Under this initial option, the status quo would be maintained with respect to the submission of importation declarations (i.e. all companies that import SSI engines would be required to comply with the existing reporting requirements), and all Canadian importers would be required to import SSI engines meeting the EPA Phase 3 exhaust and evaporative emission standards. As described in the section concerning benefits and costs, regulatory compliance will result in increases in the costs of engines imported into Canada that will be incurred by domestic importers of all sizes.

The Amendments do not introduce a flexible option that would allow small businesses to avoid the additional compliance costs by marketing engines in Canada that do not comply with the Phase 3 standards. Such an option would

<sup>24</sup> A small business is typically defined as any business, including its affiliates, that has fewer than 100 employees or between \$30,000 and \$5,000,000 in annual gross revenues. “Guide for the Small Business Lens”. Treasury Board of Canada Secretariat ([www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/hssbir-tcirpese/hssbir-tcirpese00-eng.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/hssbir-tcirpese/hssbir-tcirpese00-eng.asp)).

## Lentille des petites entreprises

Aux fins de l’analyse de la lentille des petites entreprises, une valeur indirecte a été générée pour estimer le nombre de petites entreprises qui importent des PMAC au Canada<sup>24</sup>. En analysant les informations relatives aux importations au Canada pour l’année civile 2010, il a été établi que, en général, les entreprises qui importent moins de 750 moteurs au cours d’une année civile pourraient être classifiées comme de petites entreprises ou de « petits importateurs », d’après la valeur déclarée de leurs importations établie en vertu de plusieurs règlements sur le transport administrés par le Ministère. Par conséquent, il est estimé que les modifications toucheront jusqu’à 1 062 petits importateurs.

De plus, un petit nombre d’entreprises de fabrication de machines qui installent ou modifient des systèmes d’alimentation en carburant sur des PMAC au Canada seront considérées comme des fabricants de moteurs en vertu des modifications, avec l’introduction des nouvelles normes sur les émissions de gaz d’évaporation, et seront par conséquent tenues de démontrer leur conformité à ces normes. Il est supposé que, afin de démontrer leur conformité aux normes sur les émissions de gaz d’évaporation, tous les petits fabricants canadiens choisiront d’utiliser des pièces de moteur déjà certifiées par l’EPA des États-Unis afin d’éviter de subir les coûts associés aux procédures d’analyse des émissions indépendantes.

## Résumé de l’analyse de flexibilité réglementaire

Une option initiale a été établie dans le but d’analyser des voies qui pourraient permettre de réduire les coûts prévus pour les petits importateurs en raison des modifications. Dans le cadre de l’option initiale, le statu quo concernant la présentation des déclarations d’importation serait maintenu (c’est-à-dire toutes les entreprises qui importent des PMAC devraient se soumettre aux exigences actuelles de présentation de déclarations), et tous les importateurs canadiens devraient importer des PMAC qui répondent aux normes d’émissions de phase 3 de l’EPA en matière de gaz d’échappement et de gaz d’évaporation. Comme il est décrit à la section concernant les avantages et les coûts, la conformité aux nouvelles normes entraînera une augmentation des coûts pour les moteurs importés au Canada, hausse qui serait essuyée par les importateurs canadiens de toute taille.

Les modifications ne permettent pas d’avoir une option flexible qui permettrait aux petites entreprises de ne pas subir les coûts de conformité supplémentaires par l’entremise de la commercialisation des moteurs qui ne

<sup>24</sup> Une petite entreprise est habituellement définie comme toute entreprise, filiales comprises, qui compte moins de 100 employés ou qui génère entre 30 000 \$ et 5 000 000 \$ en revenus annuels bruts. « Guide sur la Lentille des petites entreprises ». Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada : [www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/hssbir-tcirpese/hssbir-tcirpese00-fra.asp](http://www.tbs-sct.gc.ca/rtrap-parfa/hssbir-tcirpese/hssbir-tcirpese00-fra.asp).

expose engine users and bystanders to relatively higher levels of harmful emissions and would be contrary to Canada's policy of alignment with U.S. air pollutant emission standards. Nonetheless, a flexible option is being introduced for small businesses that import SSI engines regarding administrative requirements. Under this flexible administrative option, companies importing fewer than 50 engines in a calendar year will be exempted from submitting declarations to the Minister, while companies importing at least 50 engines in a calendar year will be required to submit a single declaration to the Minister for each calendar year in which they import engines.<sup>25</sup> Table 3 below describes the three categories of small business importers used in this flexibility analysis, as well as the options considered for these importers with respect to the submission of declarations.

respectent pas les normes de phase 3 au Canada. Une telle option exposerait les utilisateurs de moteurs ainsi que les personnes qui se trouvent à proximité de ce moteur à des niveaux relativement plus élevés d'émissions toxiques et irait à l'encontre de la politique d'harmonisation des normes d'émissions de polluants atmosphériques du Canada avec celles des États-Unis. Néanmoins, une option flexible en matière d'exigences administratives est introduite pour les petites entreprises qui importent des PMAC. Dans le cadre de cette option administrative flexible, les entreprises qui importent moins de 50 moteurs au cours d'une année civile ne seront pas obligées de présenter des déclarations au ministre, tandis que les entreprises qui importent au moins 50 moteurs au cours d'une année civile seront tenues de soumettre une seule déclaration au ministre pour chaque année civile durant laquelle elles importent des moteurs<sup>25</sup>. Le tableau 3 ci-dessous décrit les trois catégories de petits importateurs utilisées dans cette analyse de flexibilité, ainsi que les options considérées pour ces importateurs concernant la présentation de déclarations.

**Table 3: Description of options considered for small business importers regarding administrative requirements**

Category of small business importers	Status quo	Initial option	Flexible option
Importers of fewer than 50 engines in a calendar year	Importers are required to submit an importation declaration for each shipment.	The status quo with respect to administrative requirements would be maintained.	These importers will not be required to submit importation declarations.
Importers of at least 50 but fewer than 500 engines in a calendar year	Importers are required to submit an importation declaration for each shipment.	The status quo with respect to administrative requirements would be maintained.	These importers will be required to submit a single importation declaration to the Minister for each calendar year in which they import engines.
Importers of at least 500 but fewer than 750 engines in a calendar year	Importers may be allowed to submit a single importation declaration to the Minister for each calendar year in which they import engines.	The status quo with respect to administrative requirements would be maintained.	These importers will be required to submit a single importation declaration to the Minister for each calendar year in which they import engines.

**Tableau 3 : Description des options considérées pour les petits importateurs relativement aux exigences administratives**

Catégorie des petits importateurs	Statu quo	Option initiale	Option flexible
Importateurs de moins de 50 moteurs au cours d'une année civile	Les importateurs sont tenus de présenter une déclaration d'importation pour chaque expédition.	Le statu quo lié aux exigences administratives serait maintenu.	Ces importateurs ne seront pas tenus de présenter des déclarations d'importation.
Importateurs d'au moins 50 moteurs et de moins de 500 moteurs au cours d'une année civile	Les importateurs sont tenus de présenter une déclaration d'importation pour chaque expédition.	Le statu quo lié aux exigences administratives serait maintenu.	Ces importateurs seront tenus de soumettre une seule déclaration d'importation au ministre pour chaque année civile durant laquelle ils importent des moteurs.

<sup>25</sup> This flexible option is already defined in the section concerning the "One-for-One" Rule, as the administrative provisions of the Regulations will only be changed for small businesses that import fewer than 500 engines in a calendar year.

<sup>25</sup> Cette option flexible est déjà définie dans la section concernant la règle du « un pour un », puisque les dispositions administratives du Règlement ne seront modifiées que pour les petites entreprises qui importent moins de 500 moteurs au cours d'une année civile.

Catégorie des petits importateurs	Statu quo	Option initiale	Option flexible
Importateurs d'au moins 500 moteurs, mais de moins de 750 moteurs au cours d'une année civile	Les importateurs peuvent être autorisés à présenter une seule déclaration d'importation au ministre pour chaque année civile durant laquelle ils importent des moteurs.	Le statu quo lié aux exigences administratives serait maintenu.	Ces importateurs seront tenus de soumettre une seule déclaration d'importation au ministre pour chaque année civile durant laquelle ils importent des moteurs.

Under the flexible option, a decrease in the number of declarations is anticipated, given the reductions in the required submission frequencies of declarations from companies that import fewer than 500 engines per year. However, based on import information for the 2010 calendar year, these small businesses are estimated to import only 2% of the total annual number of SSI engines imported into Canada. In addition, through the use of import data from the Canada Border Services Agency, it will still be possible under the flexible option to identify companies that import engines, even though these importers will not be required to submit declarations. Therefore, the flexible option will still allow for effective compliance monitoring and enforcement of the regulatory requirements. The flexible option is not expected to introduce any additional risks to human health or the environment as a result.

Dans le cadre de l'option flexible, on prévoit une diminution du nombre de déclarations en raison des réductions dans la fréquence de la présentation obligatoire de déclarations pour les entreprises qui importent moins de 500 moteurs par année. Cependant, selon l'information sur les importations pour l'année civile 2010, on estime que ces petites entreprises importent seulement 2 % du nombre total annuel de PMAC importés au Canada. De plus, en utilisant les données d'importation de l'Agence des services frontaliers du Canada, il sera toujours possible dans le cadre de l'option flexible d'identifier les entreprises qui importent des moteurs, même si ces importateurs ne seront pas tenus de présenter des déclarations. Par conséquent, l'option flexible permettra toujours la surveillance efficace de la conformité et l'application des exigences réglementaires. On estime ainsi que l'option flexible n'entraînerait aucun autre risque pour la santé humaine ou l'environnement.

**Table 4: Regulatory flexibility analysis (values discounted to present value using a 3% discount rate)**

	Initial option (status quo — the submission of importation declarations is maintained)		Flexible option (the submission frequency of importation declarations is reduced for small businesses)	
	Annualized value	Present value	Annualized value	Present value
Number of small businesses impacted	1 062		1 062	
Engine compliance costs	\$180,000	\$2,270,000	\$180,000	\$2,270,000
Administrative costs	\$0	\$0	-\$240,000	-\$3,020,000
<b>Total costs</b>	<b>\$180,000</b>	<b>\$2,270,000</b>	<b>-\$60,000</b>	<b>-\$750,000</b>
<b>Total cost per importer</b>	<b>\$170</b>	<b>\$2,100</b>	<b>-\$60</b>	<b>-\$700</b>
Risk considerations	No incremental risks exist under the initial option.		There will be a minor loss of information due to the lack of declarations submitted to the federal government by companies importing fewer than 50 SSI engines into Canada per year.	

Note: The values in this table are calculated using 2015 Canadian dollars and an analytical time frame of 2017 to 2032.

**Tableau 4 : Analyse de flexibilité réglementaire (valeurs actualisées à la valeur actuelle selon un taux d'actualisation de 3 %)**

	<b>Option initiale</b> (le statu quo — la présentation de déclarations d'importation est maintenue)		<b>Option flexible</b> (la fréquence de la présentation de déclarations d'importation est réduite pour les petites entreprises)	
	<b>Valeur annualisée</b>	<b>Valeur actuelle</b>	<b>Valeur annualisée</b>	<b>Valeur actuelle</b>
Nombre de petites entreprises touchées	1 062		1 062	
Coûts de conformité relatifs aux moteurs	180 000 \$	2 270 000 \$	180 000 \$	2 270 000 \$
Coûts administratifs	0 \$	0 \$	-240 000 \$	-3 020 000 \$
<b>Coûts totaux</b>	<b>180 000 \$</b>	<b>2 270 000 \$</b>	<b>-60 000 \$</b>	<b>-750 000 \$</b>
<b>Coût total par importateur</b>	<b>170 \$</b>	<b>2 100 \$</b>	<b>-60 \$</b>	<b>-700 \$</b>
Risques à considérer	Il n'y a aucun risque différentiel selon l'option initiale.		Il y aura une perte d'information mineure en raison du manque de déclarations présentées au gouvernement fédéral par les entreprises qui importent moins de 50 PMAC au Canada par année.	

Nota : Les valeurs comprises dans ce tableau ont été calculées en dollars canadiens de 2015 et en utilisant 2017 à 2032 comme période d'analyse.

Table 4 above provides the expected costs to small businesses under the initial and flexible options. Under both of these options, the annualized compliance costs to small business importers are expected to be around \$180,000. The initial option would not result in any change in administrative costs incurred by these importers, while the flexible option is estimated to result in annualized savings in administrative costs of about \$240,000. Therefore, the increase in total annualized costs to small business importers under the initial option is approximately \$180,000, whereas the total annualized cost savings to these importers under the flexible option are around \$60,000. For the reasons mentioned above in this section, the flexible option is incorporated into the Amendments.

## Consultation

### Consultation prior to publication of the proposed Amendments in the *Canada Gazette*, Part I

In recent years, regulatory standards under CEPA concerning air pollutant emissions from on-road and off-road vehicles and engines have been aligned with the corresponding U.S. EPA standards.<sup>26</sup> The consultations associated with the development of each regulatory proposal revealed a broad consensus that Canada's regulatory emission standards for vehicles and engines should be based on such alignment. Most stakeholders have

<sup>26</sup> Examples of such regulations are the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*; the *Marine Spark-Ignition Engine, Vessel and Off-Road Recreational Vehicle Emission Regulations*; the *Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations*; and the *Regulations*.

Le tableau 4 ci-dessus fournit les coûts prévus pour les petites entreprises dans le cadre des options initiale et flexible. Selon ces deux options, les coûts annualisés de conformité pour les petits importateurs devraient atteindre environ 180 000 \$. L'option initiale ne causerait aucun changement dans les coûts administratifs engagés par ces importateurs, tandis que l'option flexible leur permettra de réaliser des économies annualisées d'environ 240 000 \$ en coûts administratifs. Par conséquent, l'augmentation des coûts annualisés totaux pour les petits importateurs serait d'environ 180 000 \$ avec l'option initiale, alors que les économies en coûts annualisés totaux pour ces importateurs seraient d'environ 60 000 \$ avec l'option flexible. Pour les raisons susmentionnées, l'option flexible est donc incorporée aux modifications.

## Consultation

### Consultation avant la publication des modifications proposées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Au cours des dernières années, des normes réglementaires prises en vertu de la LCPE concernant les émissions de polluants atmosphériques attribuables aux moteurs et véhicules routiers et hors route ont été harmonisées avec les normes correspondantes de l'EPA des États-Unis<sup>26</sup>. Les consultations qui ont trait à l'élaboration de chacune des propositions réglementaires ont révélé un consensus solide entourant une telle harmonisation des normes

<sup>26</sup> Quelques exemples de tels règlements sont le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*; le *Règlement sur les émissions des moteurs marins à allumage commandé, des bâtiments et des véhicules récréatifs hors route*; le *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*; le *Règlement*.

generally identified that the integrated nature of the Canadian and American economies, and the implementation of aggressive national programs for vehicles and engines by the EPA, are two key elements supporting the argument that aligning with EPA air pollutant emission reduction programs is a logical approach for Canada to achieve important emission reductions in a cost-effective manner.

In August 2012, the Department signalled its intent to propose changes to the Regulations to further reduce smog-forming emissions of air pollutants from SSI engines by incorporating the current EPA Phase 3 exhaust and evaporative emission standards. Therefore, a consultation package was sent to more than 1 600 stakeholders and made available to the general public through the CEPA Environmental Registry.<sup>27</sup> The general list of stakeholders and other key partners who were consulted includes the provincial and territorial governments, other federal government departments, environmental non-governmental organizations, manufacturers and importers of SSI engines and machines (including small businesses), as well as the industry associations representing these manufacturers and importers. In the consultation package issued in 2012, these stakeholders and other key partners were provided an outline of the regulatory changes under consideration.

The Department received comments from the two large industry associations representing engine manufacturers and the outdoor power equipment industry in Canada, as well as from four companies, two of which were classified as small businesses. Subsequent discussions with these industry associations and companies were held in March 2013 to clarify specific technical elements outlined in the August 2012 consultation package. In general, the responses received from these stakeholders indicated that there was broad support for the proposed Amendments, for the following reasons:

- the proposed Amendments would align Canadian emission standards with the EPA Phase 3 standards;
- the proposed Amendments would reduce the administrative burden incurred by the majority of regulated parties by changing the submission process relating to importation declarations;
- the proposed Amendments would extend the special provisions in the Regulations regarding snowblowers powered by SSI engines; and

canadiennes des émissions de véhicules et de moteurs. La plupart des intervenants ont généralement estimé que la nature intégrée des économies canadiennes et américaines et la mise en œuvre de programmes nationaux ambitieux pour les véhicules et les moteurs par l'EPA étaient deux éléments clés soutenant l'harmonisation avec le programme de réductions d'émissions de polluants atmosphériques de l'EPA comme approche logique à adopter par le Canada pour obtenir des réductions d'émissions importantes de façon économique.

En août 2012, le Ministère a indiqué son intention de proposer des changements au Règlement en incorporant les normes actuelles d'émissions pour les gaz d'échappement et les gaz d'évaporation de phase 3 de l'EPA, ce qui contribuerait à réduire davantage les émissions de polluants atmosphériques contribuant à la formation de smog et attribuables aux PMAC. Ainsi, une trousse de consultation a été envoyée à plus de 1 600 intervenants et rendue publique par l'entremise du registre environnemental de la LCPE<sup>27</sup>. La liste générale des intervenants et d'autres partenaires clés qui ont été consultés comprend : les gouvernements provinciaux et territoriaux, d'autres ministères fédéraux, des organisations non gouvernementales de l'environnement, les fabricants et les importateurs de PMAC et de machines (y compris les petites entreprises), de même que les associations de l'industrie qui représentent ces fabricants et ces importateurs. La trousse de consultation lancée en 2012 et fournie aux intervenants et aux autres partenaires clés contenait un exposé des changements réglementaires envisagés.

Le Ministère a reçu des commentaires de deux grandes associations de l'industrie représentant les fabricants de moteurs et l'industrie de l'équipement motorisé pour usage extérieur du Canada, de même que de quatre entreprises, dont deux classées comme petites entreprises. Les discussions subséquentes avec ces associations de l'industrie et ces entreprises ont eu lieu en mars 2013 afin de clarifier les éléments techniques particuliers soulignés dans la trousse de consultation émise en août 2012. Dans l'ensemble, les réponses reçues de ces intervenants indiquaient un appui général à l'égard des modifications proposées pour les raisons suivantes :

- Les modifications proposées permettraient d'harmoniser les normes d'émissions du Canada avec les normes de phase 3 de l'EPA;
- Les modifications proposées réduiraient le fardeau administratif subi par la majorité des parties réglementées en changeant le processus de présentation lié aux déclarations d'importation;

<sup>27</sup> "Discussion Document: New standards for off-road small spark-ignition engines under consideration". Department of the Environment ([www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=En&n=FB004F2D-1](http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=En&n=FB004F2D-1)).

<sup>27</sup> « Document de discussion : Nouvelles normes pour les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé ». Ministère de l'Environnement : [www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=FB004F2D-1](http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=FB004F2D-1).



- the proposed Amendments would help clarify the current labelling provisions of the Regulations.

Various other comments related to the wording of specific provisions were also submitted by these stakeholders. In general, stakeholders requested that the wording of the provisions in the proposed Amendments be aligned as closely as possible with the wording of the corresponding provisions of the EPA rules. To the extent possible, these requests were accommodated by the Department during the drafting of the proposed Amendments.

In October 2013, the Department held discussions with the two large industry associations representing engine manufacturers and the outdoor power equipment industry in Canada, as well as with one large and two small businesses subject to the Regulations, in order to discuss the proposed measures to reduce administrative burden under the proposed Amendments. During these discussions, the Department explained the assumptions associated with the proposed initial and flexible options for submitting importation declarations, as well as the rationale for proposing to proceed with the flexible option. In general, the stakeholders who were contacted were supportive of the proposed regulatory flexibility of reducing the submission frequency of declarations for companies that import fewer than 500 SSI engines into Canada in a calendar year.

In January and February 2016, the Department conducted a follow-up consultation with the stakeholders who were involved in the development of the proposed Amendments or who had inquired about its status. The follow-up consultation sought stakeholder confirmation of continued support for realigning Canadian emission standards with EPA standards and publishing the proposed Amendments. The Department received comments from two large industry associations representing engine manufacturers and the Canadian outdoor power equipment industry, as well as from two companies. The comments received indicated continued support for the proposed Amendments and for realignment of Canadian emission standards for SSI engines with those of the U.S. EPA. One commenter also reiterated the importance of sufficient lead time for industry between the publication of the final Amendments and the coming-into-force date.

- Les modifications proposées prolongeraient les dispositions spéciales du Règlement concernant les souffleuses à neige actionnées par de PMAC;
- Les modifications proposées préciseraient les dispositions actuelles du Règlement concernant l'étiquetage.

D'autres commentaires variés sur la formulation de certaines dispositions ont également été soumis par ces intervenants. De façon générale, ils ont demandé à ce que la formulation des dispositions dans les modifications proposées soit harmonisée le mieux possible avec celle des dispositions correspondantes de l'EPA. Dans la mesure du possible, ces demandes ont été prises en compte par le Ministère lors de l'élaboration des modifications proposées.

En octobre 2013, le Ministère a tenu des discussions avec les deux grandes associations de l'industrie représentant les fabricants de moteurs et l'industrie de l'équipement motorisé pour usage extérieur du Canada, ainsi qu'avec une grande et deux petites entreprises visées par le Règlement. L'objectif était de discuter des mesures proposées afin de réduire le fardeau administratif lié aux modifications proposées. Au cours de ces discussions, le Ministère a expliqué les hypothèses relatives aux options initiale et flexible proposées pour la présentation de déclarations d'importation, de même que la justification pour aller de l'avant avec l'option flexible proposée. Dans l'ensemble, les intervenants avec qui on a communiqué se sont dits favorables à la flexibilité réglementaire proposée, qui consisterait à réduire la fréquence de la présentation de déclarations pour les entreprises qui importent moins de 500 PMAC au cours d'une année civile au Canada.

En janvier et février 2016, le Ministère a mené une consultation de suivi avec les intervenants qui ont participé à l'élaboration des modifications proposées ou qui ont manifesté un intérêt quant à leur statut. La consultation de suivi avait comme objectif d'obtenir une confirmation de la part des intervenants, à savoir s'ils continuent d'appuyer le réalignement des normes d'émissions canadiennes sur celles de l'EPA des États-Unis et la publication des modifications proposées. Le Ministère a reçu des commentaires de la part de deux grandes associations industrielles, qui représentent les fabricants de moteurs et l'industrie canadienne de l'équipement motorisé pour usage extérieur, de même que deux entreprises. Les commentaires reçus démontrent un appui favorable aux modifications proposées et au réalignement des normes d'émissions canadiennes sur celles de l'EPA des États-Unis. L'un des intervenants a réitéré l'importance pour l'industrie d'avoir suffisamment de temps entre la publication finale des modifications et la date d'entrée en vigueur.

### Consultation following the publication of the proposed Amendments in the *Canada Gazette*, Part I

The publication of the proposed Amendments in the *Canada Gazette*, Part I, on June 11, 2016, initiated a 75-day public comment period during which interested parties were invited to submit their written comments. The proposed Amendments were also posted on the CEPA Environmental Registry to make them broadly available to interested parties. Further, the Department distributed an email or letter to all known interested parties to inform them of the proposed Amendments and the formal consultation process.

The Department received 14 written submissions concerning the proposed Amendments from 7 companies, 2 municipal government departments, 2 industry associations, and 3 members of the general public. The Department held conference calls with the two large industry associations representing engine manufacturers and the outdoor power equipment industry in Canada, and with member companies. The goal of these discussions was to consider the proposed Amendments and the written submissions received. In addition, modifications that would better align the regulatory text with the corresponding U.S. EPA rules and the other vehicle and engine emission regulations that the Department administers were discussed, including the introduction of a requirement to provide notification of the suspension or revocation of an EPA certificate of conformity, and changes to the defect information requirements of the Regulations.

The Department also sent letters to the Assembly of First Nations, the Métis National Council and the CEPA National Advisory Committee (NAC) to inform the members of these groups of the release of the proposed Amendments and the opportunity to be consulted and submit written comments. No comments were received from those Indigenous groups or from CEPA NAC members.

All comments were taken into consideration during the development of the Amendments. The following paragraphs summarize the key comments raised by interested parties and the Department's analysis of these comments. Overall, Canadian stakeholders, including interested companies, municipal government departments and industry associations, expressed support for the Department's initiative to align with the latest U.S. federal emission standards and further reduce air pollutant emissions from SSI engines in Canada.

### Consultation après la publication des modifications proposées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*

Suite à la publication des modifications proposées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 11 juin 2016, a commencé une période de 75 jours durant laquelle les intervenants étaient invités à présenter leurs commentaires écrits. Les modifications proposées figuraient également sur le registre environnemental de la LCPE pour qu'elles soient largement accessibles aux intervenants. De plus, le Ministère a envoyé un courriel ou une lettre à tous les intervenants pour les informer des modifications proposées et du processus officiel de consultation.

Le Ministère a reçu 14 observations écrites concernant les modifications proposées provenant de 7 entreprises, de 2 services municipaux, de 2 associations industrielles et de 3 membres du public en général. Le Ministère a tenu des conférences téléphoniques avec les deux grandes associations industrielles représentant les fabricants de moteurs et l'industrie de l'équipement motorisé pour usage extérieur au Canada, ainsi qu'avec des entreprises membres de ces associations. Ces discussions avaient pour but de discuter des modifications proposées et de leurs commentaires soumis. De plus, des discussions ont porté sur des modifications supplémentaires qui permettront de mieux harmoniser les exigences avec les règles de l'EPA des États-Unis ainsi qu'avec d'autres règlements sur les émissions des véhicules et des moteurs que le Ministère administre. Entre autres sujets, l'introduction d'une exigence d'avis lors de la suspension ou de la révocation d'un certificat de conformité de l'EPA, ainsi que des changements apportés aux exigences concernant l'information sur les défauts ont été abordés.

Le Ministère a également envoyé des lettres à l'Assemblée des Premières Nations, au Ralliement national des Métis et au Comité consultatif national (CCN) de la LCPE pour informer les membres de ces groupes de la publication des modifications proposées et de la possibilité d'être consultés et de présenter des commentaires écrits. Aucun commentaire n'a été reçu de la part des groupes autochtones ou des membres du CCN de la LCPE.

Tous les commentaires ont été pris en compte pendant l'élaboration des modifications. Les paragraphes suivants résument les commentaires clés formulés par les intervenants et l'analyse, par le Ministère, de ces commentaires. Dans l'ensemble, les intervenants canadiens, notamment les entreprises, les associations industrielles et les services municipaux intéressés, ont exprimé leur appui à l'initiative du Ministère d'exiger la conformité aux plus récentes normes fédérales des États-Unis sur les émissions et de réduire davantage les émissions de polluants atmosphériques des PMAC au Canada.

### Coming into force and lead time

**Comment:** A company requested additional lead time to redesign plastic fuel tanks that will be required to comply with the new evaporative emission standards under the Amendments, as well as with the existing and independent standards of the Canadian Standards Association (CSA). Specifically, this company requested that the 2019 model year be the first model year of SSI engines to which the more stringent standards for air pollutant emissions apply.

**Response:** The proposed Amendments indicated that the Phase 3 exhaust and evaporative emission standards would apply to the 2018 and later model year SSI engines in Canada. However, the Department agrees that additional lead time is needed in order for manufacturers to be able to obtain all necessary product certifications. The Phase 3 standards will therefore apply to the 2019 and later model year SSI engines in Canada.

### Labelling requirements

**Comment:** One industry association requested several adjustments to the labelling requirements, in alignment with U.S. EPA provisions, including that the indication of the model year of the engine not be required; that stating the date of manufacture on the label be optional, if it is located elsewhere on the engine; that abbreviations be accepted to identify the exhaust emission control system; and that the total engine displacement not be required to be stated on the label if all of the engines in the emission family have the same displacement. It was also requested that the Amendments include an allowance for conformity with other emission standards to be stated on the label.

In addition, a company and an industry association requested a provision to allow another company's name or logo to be placed on the label, in alignment with U.S. EPA provisions.

**Response:** The Department revised the labelling requirements in the Amendments to better align with the corresponding U.S. EPA labelling provisions. The requirement for indicating the model year of the engine on the label has been removed, given that the model year of an engine can be determined from the emission family number which is located on the engine label. Labelling provisions related to the identification of the manufacture date, exhaust emission control system and engine displacement have been

### Entrée en vigueur et préavis

**Commentaire :** Une entreprise a demandé un délai additionnel de mise en œuvre des normes pour refaire la conception des réservoirs de carburant en plastique. Cette modification permettrait à la fois de se conformer aux nouvelles normes sur les émissions de gaz d'évaporation visées par les modifications tout en permettant l'obtention de la certification existante et indépendante au règlement de l'Association canadienne de normalisation (ACN) pour ces réservoirs. Plus précisément, cette entreprise demandait que l'année de modèle 2019 soit la première année de modèle des PMAC auxquels appliquer les normes plus rigoureuses sur les émissions de polluants atmosphériques.

**Réponse :** Les modifications proposées indiquaient que les normes de phase 3 sur les émissions de gaz d'échappement et des gaz d'évaporation s'appliqueraient aux PMAC à partir de l'année de modèle 2018 au Canada. Cependant, le Ministère admet qu'un délai de mise en œuvre des normes additionnel est nécessaire pour que les fabricants puissent obtenir toutes les certifications de produit nécessaires. Les normes de phase 3 s'appliqueront donc aux PMAC à partir de l'année de modèle 2019 au Canada.

### Exigences en matière d'étiquetage

**Commentaire :** Une association industrielle a demandé que plusieurs ajustements soient apportés aux exigences en matière d'étiquetage, en conformité avec les dispositions de l'EPA des États-Unis. Ils ont notamment demandé que l'indication de l'année du modèle ne soit pas exigée; que la déclaration de la date de fabrication sur l'étiquette soit facultative si celle-ci est indiquée ailleurs sur le moteur; que les abréviations soient acceptées pour l'identification du système de contrôle des émissions de gaz d'échappement; que l'indication de la cylindrée totale du moteur ne soit pas exigée sur l'étiquette si l'ensemble des moteurs de la famille d'émissions a la même cylindrée. Il a également été demandé que les modifications comprennent une autorisation d'indiquer sur l'étiquette l'information sur la conformité à d'autres normes d'émissions.

De plus, une entreprise et une association industrielle ont demandé une disposition pour permettre l'inscription d'un autre nom ou logo d'entreprise sur l'étiquette, conformément aux dispositions de l'EPA des États-Unis.

**Réponse :** Le Ministère a modifié les exigences d'étiquetage de manière à ce qu'elles soient mieux harmonisées avec celles de l'EPA des États-Unis. L'obligation d'indiquer l'année de modèle du moteur sur l'étiquette a été retirée puisque cette information peut être obtenue grâce au numéro de la famille d'émission inscrit sur l'étiquette du moteur. Les dispositions sur l'étiquetage liées à la date de fabrication, au système de contrôle des émissions de gaz d'échappement et à la cylindrée ont été modifiées de

modified to be better aligned with the corresponding EPA requirements. The labelling provisions do not prohibit other information from being on the label; thus, it is possible for a company to include information concerning conformity with other standards on the label.

Further, the Amendments have been modified to provide better alignment with EPA labelling provisions by allowing for the name and logo of another business to be placed on the label, other than the name and logo of the engine manufacturer, on the condition that there is a contractual agreement between the engine manufacturer and that other business named on the label, and that the evidence of conformity includes the name of that other business.

#### Running loss evaporative emission standards

**Comment:** One company requested that an executive order (i.e. a certification of conformity) issued by the California Air Resources Board be an acceptable method under the Amendments for demonstrating compliance with the running loss evaporative emission standards (caused from engine heat during operation).

**Response:** The Department agrees that the option of using an executive order issued by the California Air Resources Board is an acceptable method for demonstrating compliance with the running loss evaporative emission standards. This option is consistent with flexibility offered by the U.S. EPA. Use of this option is accepted on the condition that a copy of the executive order is included in the evidence of conformity.

#### Evidence of conformity

**Comment:** Two industry associations expressed concern with the requirement for SSI engine importers operating in Canada to retain certain evidence of conformity documents, specifically, a copy of the records submitted to the U.S. EPA in support of each application for an EPA certificate covering an engine, fuel line or fuel tank. Typically, only manufacturers who certify engines possess these documents, and given that the documents contain confidential business information, they are seldom released to third parties, such as engine importers operating in Canada.

**Response:** The requirement for evidence of conformity documents to be retained and submitted to the Department is a very important element for verifying compliance with the Regulations, and it is consistent with the other vehicle and engine emission regulations that the Department administers. The Department recognizes that it may not always be possible for the regulated party to obtain evidence of conformity documents from the

manière à ce qu'elles soient harmonisées avec les exigences correspondantes de l'EPA. Les dispositions sur l'étiquetage n'interdisent pas la présence d'autres renseignements sur l'étiquette. Il est donc possible qu'une entreprise ajoute sur l'étiquette de l'information concernant la conformité à d'autres normes.

En outre, les modifications visent à mieux harmoniser les dispositions réglementaires avec celles de l'EPA en permettant que le nom et le logo d'une autre entreprise (autre que le fabricant du moteur) figurent sur l'étiquette, à condition qu'une entente contractuelle entre le fabricant du moteur et l'entreprise en question ait été conclue et que la justification de la conformité comprenne le nom de cette entreprise.

#### Normes sur les émissions de gaz d'évaporation associées aux pertes en marche

**Commentaire :** Une entreprise a demandé qu'un décret (c'est-à-dire une certification) du California Air Resource Board puisse être acceptable afin de démontrer la conformité aux normes d'émissions de gaz d'évaporation associées aux pertes en marche (causées par la chaleur du moteur en marche).

**Réponse :** Le Ministère convient que le recours à un décret du California Air Resources Board est une méthode acceptable pour démontrer la conformité aux normes sur les émissions de gaz d'évaporation associées aux pertes en marche, ce qui est compatible avec l'option offerte par l'EPA des États-Unis. L'utilisation de cette option est acceptée à condition qu'un exemplaire du décret soit inclus dans la justification de la conformité.

#### Justification de la conformité

**Commentaire :** Deux associations de l'industrie ont exprimé leur inquiétude relativement à l'obligation, pour les importateurs canadiens de PMAC, de conserver certains documents justifiant la conformité, particulièrement une copie des dossiers soumis à l'EPA des États-Unis pour appuyer chaque demande de certificat liée à un moteur, à une conduite d'alimentation en carburant ou à un réservoir de carburant. Normalement, seuls les fabricants qui certifient les moteurs possèdent ces documents, et comme ces derniers contiennent des renseignements commerciaux confidentiels, ils sont rarement communiqués à de tierces parties, comme les importateurs de moteurs du Canada.

**Réponse :** L'obligation de conserver les documents de justification de la conformité et de les soumettre au Ministère est un élément très important aux fins de la vérification de la conformité au Règlement et elle est conséquente avec d'autres exigences réglementaires concernant les véhicules et les moteurs qui sont gérées par le Ministère. Le Ministère reconnaît qu'il n'est pas toujours possible pour la partie réglementée d'obtenir les documents de

manufacturers who certify engines. Therefore, the Department accepts evidence of conformity documents from third parties, typically the manufacturers certifying vehicles or engines, on behalf of the regulated party. The Amendments allow for a record to be kept of the contact information of the person who is retaining the evidence of conformity documents on behalf of the regulated party, in lieu of the regulated party retaining these documents. Further, for EPA-certified engines sold concurrently in Canada and the U.S., evidence of conformity is only required to be submitted for review upon request by the Minister.

### **Enforcement of the Amendments**

**Comment:** Two companies encouraged the Department to have a high level of enforcement in place for bicycle engine kits, alleging that many non-compliant engines can easily be acquired by purchasing them via the Internet.

**Response:** The Department will enforce the Amendments in accordance with the Compliance and Enforcement Policy for CEPA, and in a manner that is consistent with the enforcement of the other vehicle and engine emission regulations that the Department administers, for all models of SSI engines. Incidents of non-compliance within the Department's jurisdiction (i.e. contravention of federal environmental legislation) may be reported at any time to the Department by email ([ec.enviroinfo.ec@canada.ca](mailto:ec.enviroinfo.ec@canada.ca)).

### **Regulatory cooperation**

As set out in the Ozone Annex to the Canada–U.S. Air Quality Agreement, and in compliance with the mandate and principles of the Canada–U.S. Regulatory Cooperation Council, Canada has committed to develop and implement emission regulations under the CEPA for new off-road engines that are aligned with the federal emissions program of the U.S. EPA. The Amendments are consistent with this commitment and are a cost-effective alternative for Canada to achieve its chosen environmental objectives.

Since the Amendments will align Canadian emission standards for SSI engines with the standards in force in the U.S., some exchange of compliance verification and testing information between the governments of Canada and the U.S. is expected. This regulatory alignment and cooperation are consistent with Canada's responsibilities established under the Canada–U.S. Regulatory Cooperation Council. Notably, as a member of this council, Canada has committed to more effective approaches to regulation that enhance the economic competitiveness and well-being of the two countries, while maintaining high

justification de la conformité des fabricants qui certifient les moteurs. En conséquence, le Ministère accepte les documents justifiant la conformité qui proviennent de tierces parties, généralement les fabricants qui certifient les véhicules ou les moteurs, au nom de la partie réglementée. Les modifications permettent que l'on conserve les coordonnées de la personne qui détient les documents justifiant la conformité au nom de la partie réglementée. De plus, pour les moteurs certifiés par l'EPA qui sont vendus à la fois au Canada et aux États-Unis, la justification de la conformité ne doit être soumise qu'à la demande du ministre.

### **Application des modifications**

**Commentaire :** Deux entreprises ont encouragé le Ministère à adopter une surveillance rigoureuse de la conformité des moteurs pour bicyclette prêts à assembler, car selon elles, de tels moteurs non conformes peuvent facilement être achetés sur Internet.

**Réponse :** Le Ministère appliquera les modifications conformément à la Politique d'observation et d'application de la LCPE et d'une manière conséquente avec la façon dont il assure la conformité à d'autres exigences réglementaires concernant les émissions des véhicules et des moteurs, et ce, pour tous les modèles de PMAC. Les cas de non-conformité relevant du Ministère, c'est-à-dire les contraventions aux lois fédérales en matière d'environnement, peuvent être signalés au Ministère en tout temps par courriel ([ec.enviroinfo.ec@canada.ca](mailto:ec.enviroinfo.ec@canada.ca)).

### **Coopération en matière de réglementation**

Comme il est indiqué dans l'Annexe sur l'ozone de l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air et conformément au mandat et aux principes du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation, le Canada s'est engagé à élaborer et à mettre en œuvre en vertu de la LCPE des règlements visant les émissions des nouveaux PMAC qui seront harmonisés au programme fédéral en matière d'émissions de l'EPA des États-Unis. Les modifications sont conformes à cet engagement et constituent une solution de rechange économique en ce qui a trait à l'atteinte des objectifs environnementaux choisis par le Canada.

Étant donné que les modifications feront correspondre les normes d'émissions du Canada s'appliquant aux PMAC avec celles en vigueur aux États-Unis, on prévoit un certain échange de renseignements en matière d'essais et de vérification de la conformité entre les gouvernements du Canada et des États-Unis. Cette harmonisation et cette coopération réglementaires sont conformes aux responsabilités du Canada en vertu du mandat du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation. À titre de membre de ce conseil, le Canada s'est notamment engagé à adopter des approches plus efficaces

standards with respect to public health and safety and environmental protection.

### **Rationale**

Under the status quo, it is assumed that around 25% of SSI engines would not be compliant with the U.S. EPA Phase 3 emission standards, and that Canada would be vulnerable to increasing imports of non-compliant engines with corresponding impacts on the health and environment of Canadians. The Amendments are considered to be the best option to address this risk and further reduce the impacts of emissions from these engines in Canada. The regulatory framework will provide a level playing field for Canadian and American engine and machine manufacturing industries because it will prevent any one company from placing other companies under competitive pressure to import or manufacture less expensive engines that do not meet the Phase 3 standards.

Using the analytical assumptions previously discussed in this statement, it is projected that there will be quantified emission reductions over the first 14 years of implementation of the more stringent standards for air pollutant emissions from SSI engines (2019–2032), including about 20 000 fewer tonnes of NO<sub>x</sub> emissions and 58 000 fewer tonnes of VOC emissions being released to the environment. Compared to the BAU scenario, the present value benefit of NO<sub>x</sub> and VOC emissions avoided under the regulatory scenario is estimated to be between \$140 million and \$240 million. Also, it is estimated that companies importing SSI engines will realize reductions in administrative costs (\$3 million), while consumers of such engines will realize pre-tax fuel savings (\$10 million). The sum of these positive impacts yields a total present value benefit of approximately \$153 million to \$253 million. Incremental costs will be incurred by domestic importers and consumers of SSI engines that are not presently compliant with the Phase 3 standards. The increases in the costs of these engines are expected to result in a present value cost to importers and consumers of about \$90 million (2015 Canadian dollars; 3% annual discount rate). The Amendments will also impose comparatively minor costs on domestic manufacturers (\$550,000) and the federal government (\$160,000), yielding a total present value cost of approximately \$91 million. Altogether, the net benefits of the Amendments are estimated to be between \$63 million and \$163 million in present value terms.

en matière de réglementation afin d'améliorer la compétitivité économique et le bien-être des deux pays, tout en maintenant des normes élevées en matière de santé et de sécurité publiques et de protection de l'environnement.

### **Justification**

Dans le cadre du statu quo, on estime qu'environ 25 % des PMAC ne seraient pas conformes aux normes d'émissions de phase 3 de l'EPA des États-Unis et que le Canada serait vulnérable à l'augmentation du nombre de moteurs importés non conformes et à des répercussions connexes sur la santé et l'environnement des Canadiens. Les modifications sont jugées comme la meilleure option pour gérer ce risque et réduire davantage les effets des émissions de ces moteurs au Canada. Le cadre réglementaire assurera l'équité au sein des industries de fabrication de moteurs et de machines canadiennes et américaines puisqu'il évitera que des entreprises subissent des pressions concurrentielles de la part d'une autre entreprise en ce qui a trait à l'importation ou à la fabrication de moteurs moins coûteux qui ne sont pas conformes aux normes de phase 3.

Selon les hypothèses dont il a été question dans le présent résumé, des réductions quantifiées d'émissions seront enregistrées au cours des 14 premières années de mise en œuvre des normes plus rigoureuses par rapport aux émissions de polluants atmosphériques de PMAC (de 2019 à 2032), dont environ 20 000 tonnes de moins d'émissions de NO<sub>x</sub> et 58 000 tonnes de moins d'émissions de COV rejetées dans l'environnement. Comparativement au scénario de maintien du statu quo, la valeur actuelle des avantages liés à la réduction des émissions de NO<sub>x</sub> et de COV selon le scénario réglementaire s'élève à une somme entre 140 et 240 millions de dollars. De plus, on estime que les entreprises qui importent des PMAC réaliseront une réduction des coûts administratifs (3 millions de dollars), tandis que les consommateurs de tels moteurs réaliseront des économies de carburant avant taxes (10 millions de dollars). La somme de ces impacts positifs atteint un avantage total en valeur actuelle qui se situe entre 153 et 253 millions de dollars. Des coûts différentiels seraient supportés par les importateurs et les consommateurs canadiens de PMAC qui ne sont pas conformes actuellement aux normes de phase 3. On estime que les augmentations des coûts de ces moteurs entraîneront des coûts en valeur actuelle d'environ 90 millions de dollars (dollars canadiens de 2015; taux d'actualisation annuel de 3 %) pour les importateurs et les consommateurs. Les modifications imposeront également des coûts relativement mineurs aux fabricants canadiens (550 000 \$) et pour le gouvernement fédéral (160 000 \$), ce qui se traduit par un coût total en valeur actuelle de près de 91 millions de dollars. Dans l'ensemble, les avantages nets des modifications s'élèvent à une somme entre 63 et 163 millions de dollars, exprimés en valeur actuelle.

The Amendments are structured in a manner that will deliver on the objectives of reducing air pollutant emissions from SSI engines by aligning Canadian standards and test procedures with those of the EPA and of minimizing regulatory administrative burden on companies. The Amendments were developed in consultation with stakeholders from industry, including engine and machine manufacturers, importers and industry associations, as well as with the provincial and territorial governments, environmental non-government organizations, and other federal government departments. Lastly, the Amendments are consistent with Canada's commitment to align its regulatory standards for vehicle and engine emissions with those of the U.S., as set out in the Ozone Annex to the Canada–U.S. Air Quality Agreement, and in accordance with the mandate and principles of the Canada–U.S. Regulatory Cooperation Council.

### Strategic environmental assessment

The Amendments have been developed under Canada's Clean Air Regulatory Agenda (CARA). A strategic environmental assessment was completed for CARA and a public statement was issued in 2013.<sup>28</sup> The assessment concluded that activities under CARA support the Federal Sustainable Development Strategy's goal of minimizing the threats to air quality so that the air Canadians breathe is clean and supports healthy ecosystems.

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

The Amendments come into force six months after the day on which they are registered, while the more stringent standards for air pollutant emissions will apply to the 2019 and later model year SSI engines in Canada. The compliance promotion activities associated with the Amendments will be similar to those associated with the Regulations, which include providing information to regulated parties concerning the requirements of the Amendments, maintaining a website related to the Amendments on the CEPA Environmental Registry, distributing advisory emails and letters to stakeholders, and responding to inquiries, as required. A guidance document will also be updated and published on the Department's website to describe the Phase 3 standards, the requirements concerning evidence of conformity, and the procedures that should be followed when submitting required documentation to the Minister.

Implementation and enforcement actions will be undertaken by the Department in accordance with the

Les modifications sont structurées de façon à atteindre les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques attribuables aux PMAC, par l'harmonisation des normes et des procédures d'analyse canadiennes avec celles de l'EPA, et de réduction du fardeau administratif réglementaire encouru par des entreprises. Les modifications ont été élaborées en consultation avec les intervenants de l'industrie, y compris les fabricants de moteurs et de machines, les importateurs et les associations de l'industrie, de même qu'avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, les organisations non gouvernementales de l'environnement et d'autres ministères fédéraux. Enfin, les modifications respectent l'engagement du Canada d'harmoniser ses normes réglementaires visant les émissions des véhicules et des moteurs avec celles des États-Unis, conformément à l'Annexe sur l'ozone de l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air ainsi qu'aux mandats et principes du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation.

### Évaluation environnementale stratégique

Les modifications ont été élaborées en vertu du Programme de réglementation de la qualité de l'air (PRQA) du Canada. Une évaluation environnementale stratégique (EES) a été effectuée pour le PRQA et une déclaration publique a été présentée en 2013<sup>28</sup>. L'évaluation a permis de conclure que les activités réalisées en vertu du PRQA appuient l'objectif de la Stratégie fédérale sur le développement durable, soit de réduire au minimum les menaces pour la qualité de l'air afin que l'air que respirent les Canadiens soit propre et que les écosystèmes soient protégés.

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

Les modifications entrent en vigueur six mois après la date de leur enregistrement, tandis que les normes plus rigoureuses par rapport aux émissions de polluants atmosphériques s'appliqueront aux PMAC au Canada à compter de l'année de modèle 2019. Les activités de promotion de la conformité relatives aux modifications seront semblables à celles liées au Règlement, comme la transmission d'informations aux parties touchées par les exigences réglementaires des modifications, l'entretien d'un site Web lié aux modifications sur le registre environnemental de la LCPE, la distribution d'avis aux intervenants, par courriel ou par lettre, et l'envoi de réponses aux demandes de renseignements, le cas échéant. Un document d'orientation décrivant les normes afférentes à la phase 3, les preuves de conformité et la procédure à suivre pour présenter les documents exigés au ministre sera également publié et tenu à jour sur le site Web du Ministère.

Le Ministère se chargera de la mise en œuvre et des mesures d'application conformément à la Politique

<sup>28</sup> The public statement regarding the strategic environmental assessment for CARA is available at the following address: [www.ec.gc.ca/ee-ea/default.asp?lang=en&n=4F7D3B45-1](http://www.ec.gc.ca/ee-ea/default.asp?lang=en&n=4F7D3B45-1).

<sup>28</sup> La déclaration publique concernant l'évaluation environnementale stratégique pour le Programme réglementaire sur la qualité de l'air est disponible à l'adresse suivante : [www.ec.gc.ca/ee-ea/default.asp?lang=Fr&n=4F7D3B45-1](http://www.ec.gc.ca/ee-ea/default.asp?lang=Fr&n=4F7D3B45-1).



Compliance and Enforcement Policy for CEPA (the Policy), in the same manner as it is applied to the Regulations.<sup>29</sup> As the Amendments will be made under CEPA, enforcement officers will apply the Policy when verifying compliance with the regulatory requirements. The Policy sets out the range of possible enforcement responses to alleged violations. Following an inspection or investigation, when an enforcement officer discovers an alleged violation, the officer will choose the appropriate enforcement action based on the Policy. The Amendments will not introduce any new service standard.

### Performance measurement and evaluation

The expected outcome of the Amendments is the reduction of smog caused by air pollutant emissions from SSI engines. Clear and quantified performance indicators will be defined to measure the progress towards this outcome. For example, these indicators will include measurements of incidences of non-compliance reported by enforcement officers, compliance with requirements for records that regulated parties must submit to the Minister and emissions testing of samples of SSI engines. Compliance verification will be largely based on current programs that are carried out to verify compliance with the Regulations and other regulations related to emissions from transportation sources. Follow-up assessments will be scheduled in accordance with the Department's regulatory planning cycle.

### Contacts

Stéphane Couroux  
Director  
Transportation Division  
Energy and Transportation Directorate  
Environmental Stewardship Branch  
Department of the Environment  
351 Saint-Joseph Boulevard, 13th Floor  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Email: [EC.APRegDevInfo-InfoDevRegPA.EC@canada.ca](mailto:EC.APRegDevInfo-InfoDevRegPA.EC@canada.ca)

Matthew Watkinson  
Director  
Regulatory Analysis and Valuation Division  
Economic Analysis Directorate  
Strategic Policy Branch  
Department of the Environment  
200 Sacré-Cœur Boulevard, 10th Floor  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Email: [ec.darv-ravd.ec@canada.ca](mailto:ec.darv-ravd.ec@canada.ca)

d'observation et d'application de la LCPE (ci-après la Politique), de la même manière que pour le Règlement<sup>29</sup>. Comme il s'agit de modifications en vertu de la LCPE, les agents responsables appliqueront la Politique lors de la vérification de la conformité aux exigences réglementaires. La Politique décrit l'éventail des mesures d'application possibles en cas d'infractions présumées. Lorsqu'un agent découvrira une infraction présumée à la suite d'une inspection ou d'une enquête, il choisira la mesure d'application appropriée aux termes de la Politique. Les modifications n'introduiront aucune nouvelle norme de service.

### Mesures de rendement et évaluation

Le résultat attendu des modifications est la réduction du smog causé par les émissions de polluants atmosphériques des PMAC. Des indicateurs de rendement clairs et quantifiés seront définis afin de mesurer les progrès relatifs à ce résultat attendu. Ces indicateurs comprendront des mesures quant au nombre de cas de non-conformité signalés par les agents, au respect, par les parties réglementées, des exigences de présentation de documents au ministre et aux essais de contrôle des émissions des PMAC. La vérification de la conformité sera en grande partie fondée sur les programmes actuellement utilisés pour vérifier la conformité au Règlement et à d'autres règlements liés aux émissions du secteur des transports. Les évaluations de suivi seront effectuées conformément au cycle de planification réglementaire du Ministère.

### Personnes-ressources

Stéphane Couroux  
Directeur  
Division du transport  
Direction de l'énergie et des transports  
Direction générale de l'intendance environnementale  
Ministère de l'Environnement  
351, boulevard Saint-Joseph, 13<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Courriel : [EC.APRegDevInfo-InfoDevRegPA.EC@canada.ca](mailto:EC.APRegDevInfo-InfoDevRegPA.EC@canada.ca)

Matthew Watkinson  
Directeur  
Division de l'analyse réglementaire et de la valorisation  
Direction de l'analyse économique  
Direction générale de la politique stratégique  
Ministère de l'Environnement  
200, boulevard Sacré-Cœur, 10<sup>e</sup> étage  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Courriel : [ec.darv-ravd.ec@canada.ca](mailto:ec.darv-ravd.ec@canada.ca)

<sup>29</sup> "Compliance and Enforcement Policy for CEPA (1999) — March 2001". Department of the Environment: [www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=En&n=5082BFBE-1](http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=En&n=5082BFBE-1).

<sup>29</sup> « Politique d'observation et d'application de la LCPE (1999) — mars 2001 ». Ministère de l'Environnement : [www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=5082BFBE-1](http://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=5082BFBE-1).



Registration  
SOR/2017-197 September 22, 2017

FISHERIES ACT

### Regulations Amending the Metal Mining Effluent Regulations

P.C. 2017-1173 September 22, 2017

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to subsection 36(5) of the *Fisheries Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Metal Mining Effluent Regulations*.

### Regulations Amending the Metal Mining Effluent Regulations

## Amendment

**1 Schedule 2 to the *Metal Mining Effluent Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following in numerical order:**

	Column 1	Column 2
Item	Water or Place	Description
34	A portion of an unnamed creek (locally known as Loslo Creek), and of its unnamed tributaries, that is tributary to Pinewood River, Ontario	A portion of an unnamed creek (locally known as Loslo Creek), and of its unnamed tributaries, that is tributary to Pinewood River, located approximately 65 km northwest of the town of Fort Frances, Ontario. More precisely, the portion extending southwards and downstream from the northernmost point of the creek at 48°53'6" north latitude and 94°2'43" west longitude to the point located at 48°50'24" north latitude and 94°3'36" west longitude.
35	A portion of an unnamed creek (locally known as Marr Creek), and of its unnamed tributaries, that is tributary to Pinewood River, Ontario	A portion of an unnamed creek (locally known as Marr Creek), and of its unnamed tributaries, that is tributary to Pinewood River, located approximately 65 km northwest of the town of Fort Frances, Ontario. More precisely, the portion extending southwards and downstream from the northernmost point of the creek at 48°52'12" north latitude and 94°1'49" west longitude to the point located at 48°51'18" north latitude and 94°2'25" west longitude.

<sup>a</sup> R.S., c. F-14

<sup>1</sup> SOR/2002-222

Enregistrement  
DORS/2017-197 Le 22 septembre 2017

LOI SUR LES PÊCHES

### Règlement modifiant le Règlement sur les effluents des mines de métaux

C.P. 2017-1173 Le 22 septembre 2017

Sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu du paragraphe 36(5) de la *Loi sur les pêches*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les effluents des mines de métaux*, ci-après.

### Règlement modifiant le Règlement sur les effluents des mines de métaux

## Modification

**1 L'annexe 2 du *Règlement sur les effluents des mines de métaux*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :**

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Eaux ou lieux	Description
34	Une partie d'un ruisseau sans nom (connu localement sous le nom de ruisseau Loslo) et de ses tributaires sans nom, qui est tributaire de la rivière Pinewood, Ontario	La partie d'un ruisseau sans nom (connu localement sous le nom de ruisseau Loslo) et de ses tributaires sans nom, qui est tributaire de la rivière Pinewood, située à environ 65 km au nord-ouest de la ville de Fort Frances, en Ontario, et, plus précisément, la partie qui s'étend vers le sud et en aval du point le plus au nord du ruisseau situé par 48°53'6" de latitude N. et 94°2'43" de longitude O., jusqu'au point situé par 48°50'24" de latitude N. et 94°3'36" de longitude O.
35	Une partie d'un ruisseau sans nom (connu localement sous le nom de ruisseau Marr) et de ses tributaires sans nom, qui est tributaire de la rivière Pinewood, Ontario	La partie d'un ruisseau sans nom (connu localement sous le nom de ruisseau Marr) et de ses tributaires sans nom, qui est tributaire de la rivière Pinewood, située à environ 65 km au nord-ouest de la ville de Fort Frances, en Ontario, et, plus précisément, la partie qui s'étend vers le sud et en aval du point le plus au nord du ruisseau situé par 48°52'12" de latitude N. et 94°1'49" de longitude O., jusqu'au point situé par 48°51'18" de latitude N. et 94°2'25" de longitude O.

<sup>a</sup> L.R., ch. F-14

<sup>1</sup> DORS/2002-222

	Column 1	Column 2
Item	Water or Place	Description
36	A portion of an unnamed creek (locally known as Marr Creek), other than the portion referred to in item 35, that is tributary to Pinewood River, Ontario	A portion of an unnamed creek (locally known as Marr Creek), other than the portion referred to in item 35, that is tributary to Pinewood River, located approximately 65 km northwest of the town of Fort Frances, Ontario. More precisely, the portion extending southwards and downstream from the point located at 48°50'52" north latitude and 94°2'11" west longitude, for a distance of 1.85 km, to the point located at 48°49'53" north latitude and 94°2'24" west longitude.

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Eaux ou lieux	Description
36	Une partie d'un ruisseau sans nom (connu localement sous le nom de ruisseau Marr), autre que la partie mentionnée à l'article 35, qui est tributaire de la rivière Pinewood, Ontario	La partie d'un ruisseau sans nom (connu localement sous le nom de ruisseau Marr), autre que la partie mentionnée à l'article 35, qui est tributaire de la rivière Pinewood, située à environ 65 km au nord-ouest de la ville de Fort Frances, en Ontario, et, plus précisément, la partie qui s'étend vers le sud et en aval du point situé par 48°50'52" de latitude N. et 94°2'11" de longitude O., sur une distance de 1,85 km, jusqu'au point situé par 48°49'53" de latitude N. et 94°2'24" de longitude O.

## Coming into Force

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

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

The Rainy River Project (the Project) is located in the township of Chapple, district of Rainy River, in north-western Ontario, approximately 65 km northwest of Fort Frances and 420 km west of Thunder Bay. The mine is owned and being built by New Gold Inc. (New Gold). Construction of the mine began in May 2015, and the mine is scheduled to begin operation in September 2017.

The facility will include an open pit and an underground mine, an ore milling and processing facility, mine waste disposal areas, water management infrastructure, power transmission lines, a highway realignment and associated on-site infrastructure and buildings.

Parts of the mine waste disposal areas will destroy waters frequented by fish, and there will be a loss of 21.3 hectares (ha) of fish habitat. The disposal of mine waste in fish-frequented waters is currently prohibited under the *Fisheries Act*. Mine waste disposal in these waters can

## Entrée en vigueur

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

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Enjeux

Le projet Rainy River est situé dans le canton de Chapple, dans le district de Rainy River, dans le nord-ouest de l'Ontario, à environ 65 km au nord-ouest de Fort Frances et à 420 km à l'ouest de Thunder Bay. La mine appartient à New Gold Inc. (New Gold), qui en est également le constructeur. La construction de la mine a débuté en mai 2015, et son exploitation devrait s'entamer en septembre 2017.

L'installation comprendra une mine à ciel ouvert et une mine souterraine, une installation de broyage et de traitement du minerai, des aires d'entreposage de déchets miniers, des infrastructures de traitement de l'eau, des lignes de transport d'électricité, un réalignement de la route ainsi que des infrastructures et bâtiments connexes.

Certaines parties des aires d'entreposage de déchets miniers entraîneront la destruction de plans d'eau où vivent des poissons, ce qui entraînera une perte d'habitat du poisson de 21,3 hectares (ha). L'entreposage de déchets miniers dans des eaux où vivent des poissons est

only proceed if they are added to Schedule 2 of the *Metal Mining Effluent Regulations*<sup>1</sup> (MMER or the Regulations).

The Rainy River Project was subject to a federal environmental assessment (federal EA) conducted by the Canadian Environmental Assessment Agency (the Agency), which considered the full scope of the mine as proposed by New Gold. Following the completion of the federal EA, the Minister of the Environment announced that “the Rainy River Project is not likely to cause significant adverse environmental effects.”<sup>2</sup> In addition, “conditions have been established in relation to the environmental effects, with which the Proponent (New Gold) must comply.”

## Background

### Metal Mining Effluent Regulations (*MMER or Regulations*)

The MMER came into force on December 6, 2002, under the *Fisheries Act* (the Act). The Act prohibits the deposit of deleterious substances in waters frequented by fish, unless it is authorized by regulations. The use of fish-frequented waters for mine waste disposal may thus only be authorized through an amendment to the MMER; the water body would need to be added to Schedule 2 of the Regulations. As of July 2017, there were 33 water bodies listed in Schedule 2 of the MMER.

When a fish-frequented water body has been added to Schedule 2 of the MMER, the Regulations require the development and implementation of a fish habitat compensation plan that will offset the loss of fish habitat that would occur as a result of the use of the fish-frequented water for mine waste disposal. Mine owners or operators are required to submit a letter of credit ensuring that funds are in place to address all elements of the fish habitat compensation plan.

Schedule 4 of the MMER prescribes the maximum authorized limits for deleterious substances in mine effluent, including limits for arsenic, copper, cyanide, lead, nickel, zinc, radium-226 and total suspended solids. The Regulations also specify the allowable acidity or alkalinity (pH) of mine effluent, and require that mine effluents not be

actuellement interdit en vertu de la *Loi sur les pêches*. Les déchets miniers ne peuvent être entreposés dans ces eaux que si celles-ci sont inscrites à l'annexe 2 du *Règlement sur les effluents des mines de métaux*<sup>1</sup> (REMM ou le Règlement).

Le projet Rainy River a fait l'objet d'une évaluation environnementale fédérale (EE fédérale) menée par l'Agence canadienne d'évaluation environnementale (l'Agence), qui a étudié toute l'étendue du projet minier de New Gold. Une fois l'EE fédérale terminée, la ministre de l'Environnement a annoncé que le projet Rainy River « n'est pas susceptible d'entraîner les effets environnementaux négatifs importants »<sup>2</sup>. En outre, on a « établi les conditions [...] relativement aux effets environnementaux [...] auxquelles le promoteur (New Gold) est tenu de se conformer ».

## Contexte

### Règlement sur les effluents des mines de métaux (*REMM ou Règlement*)

Le REMM, pris en vertu de la *Loi sur les pêches* (la Loi), est entré en vigueur le 6 décembre 2002. La Loi interdit le dépôt de substances nocives dans des eaux où vivent des poissons, sauf si autorisé par règlement. L'utilisation d'un plan d'eau où vivent des poissons pour l'entreposage de déchets miniers ne peut être autorisée que par une modification réglementaire du REMM, auquel cas le plan d'eau serait inscrit à l'annexe 2 du Règlement. En date de juillet 2017, 33 plans d'eau étaient inscrits à l'annexe 2 du REMM.

Lorsqu'un plan d'eau où vivent des poissons est inscrit à l'annexe 2 du REMM, le Règlement exige l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan compensatoire pour compenser la perte de l'habitat du poisson causée par son utilisation pour l'entreposage de déchets miniers. Les propriétaires ou les exploitants de la mine sont tenus de présenter une lettre de crédit garantissant la disponibilité des fonds associés à la mise en œuvre de tous les éléments du plan compensatoire de l'habitat du poisson.

L'annexe 4 du REMM établit les limites maximales autorisées pour les substances nocives dans les effluents miniers, y compris pour l'arsenic, le cuivre, le cyanure, le plomb, le nickel, le zinc, le radium-226 et le total des solides en suspension. Le Règlement établit également l'acidité ou l'alcalinité (pH) admissible des effluents miniers et exige

<sup>1</sup> Government of Canada — Justice Laws website. 2015. *Metal Mining Effluent Regulations* (SOR/2002-222) — Schedule 2. <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/regulations/SOR-2002-222/FullText.html> (accessed March 16, 2017).

<sup>2</sup> Government of Canada — Canadian Environmental Assessment Agency, 2015. Rainy River Project — Environmental Assessment Report. <http://www.ceaa.gc.ca/050/document-eng.cfm?document=100888> (accessed November 30, 2016).

<sup>1</sup> Gouvernement du Canada — site Web de la législation (Justice), 2015. *Règlement sur les effluents des mines de métaux* (DORS/2002-222) — annexe 2. <http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2002-222/TexteComple.html> (consulté le 16 mars 2017).

<sup>2</sup> Gouvernement du Canada — Agence canadienne d'évaluation environnementale, 2015. Projet Rainy River — Rapport d'évaluation environnementale. <http://www.ceaa.gc.ca/050/document-fra.cfm?document=100888> (consulté le 30 novembre 2016).

acutely lethal to fish.<sup>3</sup> The MMER require that mine owners or operators monitor and test effluents to ensure compliance with the authorized limits and that they report these results to the Department of the Environment. The Department of the Environment publishes annual performance summaries of the performance of metal mines with respect to selected standards prescribed by the MMER.

The Regulations require that environmental effects monitoring be conducted downstream from the effluent discharge point to determine if there are any effects on fish, fish habitat, or the use of fisheries resources.

### *Rainy River Project*

New Gold Inc. began construction of the Rainy River Project in May 2015 and, as of January 2017, employs a total of 1 000 people on-site, 324 of whom are full-time operations employees. Of these, 80% are from the Rainy River and Kenora districts, and more than 32% of employees are from Indigenous communities.<sup>4</sup> The Rainy River mine will contribute to the local and regional economy by being the largest employer in the Rainy River region. The mine will directly employ 550 employees and is estimated to lead to the creation of 1 000 indirect jobs in Northern Ontario once it begins operation in September 2017.<sup>5</sup>

The mine is designed to produce 27 000 tonnes of ore per day and an annual average of 325 000 ounces of gold during the 14-year mine life. New Gold estimates that the deposit contains an ore reserve of about 3.8 million ounces of gold and 9.4 million ounces of silver. New Gold is investing a total of \$1.3 billion to develop the resource with an implied value potential of about \$2.3 billion, and an average production capacity of 325 000 ounces of gold annually.<sup>6</sup> A financial analysis of the mine as reported by New Gold has forecast a net present value before tax for the project of \$759 million (using a 5% discount rate and subject to the metal prices for gold and silver as well as the

aussi que ceux-ci ne présentent pas de létalité aiguë pour le poisson<sup>3</sup>. Le REMM exige que les propriétaires ou les exploitants de la mine effectuent des suivis et des essais sur les effluents pour s'assurer que ceux-ci respectent les limites autorisées, et qu'ils déclarent ces résultats au ministère de l'Environnement. Le ministère de l'Environnement publie chaque année une évaluation sommaire de la performance des mines de métaux par rapport à des normes choisies prévues par le Règlement.

Le Règlement exige également des études de suivi des effets sur l'environnement en aval du point de rejet de l'effluent afin de déterminer toute incidence sur les poissons, l'habitat du poisson et les ressources halieutiques.

### *Projet Rainy River*

New Gold Inc. a entamé la construction du projet Rainy River en mai 2015 et, en janvier 2017, employait 1 000 personnes en tout sur le site, dont 324 sont des employés opérationnels à temps plein. De ceux-ci, 80 % viennent des districts de Rainy River et de Kenora, et plus de 32 % de ces employés viennent des communautés autochtones<sup>4</sup>. La mine Rainy River contribuera à l'économie locale et régionale en étant le plus grand employeur de la région de Rainy River. La mine créera 550 emplois directs et environ 1 000 emplois indirects dans le nord de l'Ontario lorsqu'elle aura commencé ses activités en septembre 2017<sup>5</sup>.

La mine est conçue pour avoir une capacité de production de 27 000 tonnes de minerai par jour et une moyenne annuelle de 325 000 onces d'or au cours de ses 14 années d'exploitation prévues. New Gold estime que le gisement contient une réserve de minerai d'environ 3,8 millions d'onces d'or et de 9,4 millions d'onces d'argent. New Gold investit en tout 1,3 milliard de dollars pour développer la ressource, dont le potentiel de rendement a été estimé à environ 2,3 milliards de dollars, avec une capacité de production annuelle moyenne de 325 000 onces d'or<sup>6</sup>. Selon les rapports de New Gold, l'analyse financière de la mine prévoit une valeur actualisée nette (avant impôts) pour le

<sup>3</sup> "Acutely lethal effluent" is defined as an effluent at 100% concentration that kills more than 50% of the rainbow trout subjected to it over a 96-hour period when tested in accordance with the acute lethality test (*Fisheries Act* (1985): *Metal Mining Effluent Regulations*, SOR/2002-222, section 1).

<sup>4</sup> New Gold Inc. Project Briefing, November 2016.

<sup>5</sup> New Gold Inc. Corporate Presentation, April 2017. Available at [http://s1.q4cdn.com/240714812/files/doc\\_presentations/2017/05/New-Gold-BAML-Global-Metals-Mining-Steel-Conference-16-18-May-2017.pdf](http://s1.q4cdn.com/240714812/files/doc_presentations/2017/05/New-Gold-BAML-Global-Metals-Mining-Steel-Conference-16-18-May-2017.pdf).

<sup>6</sup> New Gold Inc. Corporate Presentation, November 2016. Available at [http://s1.q4cdn.com/240714812/files/documents\\_presentations/2016/nov/Corporate-Presentation-November-2016-vFinal.pdf](http://s1.q4cdn.com/240714812/files/documents_presentations/2016/nov/Corporate-Presentation-November-2016-vFinal.pdf).

<sup>3</sup> Par « effluent à létalité aiguë », on entend un effluent en une concentration de 100 % qui, au cours de l'essai de détermination de la létalité aiguë, tue plus de 50 % des truites arc-en-ciel qui y sont soumises durant une période de 96 heures (*Loi sur les pêches* (1985), *Règlement sur les effluents des mines de métaux*, DORS/2002-222, article 1).

<sup>4</sup> New Gold Inc., Réunion d'information sur le projet, novembre 2016.

<sup>5</sup> New Gold Inc., Présentation corporative, avril 2017. Disponible à l'adresse : [http://s1.q4cdn.com/240714812/files/doc\\_presentations/2017/05/New-Gold-BAML-Global-Metals-Mining-Steel-Conference-16-18-May-2017.pdf](http://s1.q4cdn.com/240714812/files/doc_presentations/2017/05/New-Gold-BAML-Global-Metals-Mining-Steel-Conference-16-18-May-2017.pdf) (en anglais seulement).

<sup>6</sup> New Gold Inc., Présentation corporative, novembre 2016. Disponible à l'adresse : [http://s1.q4cdn.com/240714812/files/documents\\_presentations/2016/nov/Corporate-Presentation-November-2016-vFinal.pdf](http://s1.q4cdn.com/240714812/files/documents_presentations/2016/nov/Corporate-Presentation-November-2016-vFinal.pdf) (en anglais seulement).

exchange rate on the Canadian dollar).<sup>7</sup> This represents an internal rate of return of 14.8%.

During construction, in late 2015, New Gold discovered cracks in a water management pond dam at the mine. All dam construction was stopped by the Province of Ontario, and an investigation into the problem was undertaken by New Gold. As a result of the findings of this investigation, New Gold submitted new dam designs for both the water management pond and the tailings management area (TMA) to the Ontario Ministry of Natural Resources and Forestry (MNR) for approval. In August 2016, New Gold received approval from the MNR to resume work on the water management facility based on the new designs approved by the MNR. In November 2016, New Gold obtained approval of the new dam designs for the entirety of the tailings management area, and began reconstruction of the dams based on the new designs.

#### *Mine waste disposal management for the Rainy River mine*

The Rainy River Project is expected to generate 110 to 120 million tonnes of tailings, 70 to 80 million tonnes of overburden<sup>8</sup> and 350 to 400 million tonnes of waste rock over the life of the mine.

#### *Tailings and mine effluent management*

New Gold plans to construct and operate a TMA that will be located northwest of the open pit, a water management pond, a water discharge pond and a constructed wetland (see Figure 1). New Gold is required to treat the mine effluent to meet the specified MMER requirements before discharging the effluent to Loslo Creek.

#### *Overburden and waste rock management*

New Gold will dispose of waste rock and overburden into two separate stockpiles to allow for the management of all mine waste within the footprint of the Pinewood River watershed.

These mine waste disposal areas will destroy three water bodies frequented by fish: a portion of an unnamed creek, locally known as Loslo Creek, and of its unnamed

projet de 759 millions de dollars (selon un taux d'actualisation de 5 % et selon les prix de l'or et de l'argent ainsi que le taux de change sur le dollar canadien)<sup>7</sup>. Cela représente un taux de rendement interne de 14,8 %.

Pendant la phase de construction, à la fin de 2015, New Gold a découvert des fissures dans un des barrages du bassin de gestion des eaux de la mine. Le gouvernement de l'Ontario a ordonné l'arrêt de tous les travaux de construction de barrages, et New Gold a lancé un examen du problème. S'appuyant sur les conclusions de cet examen, New Gold a soumis, pour approbation, de nouveaux plans de conception des barrages tant pour le bassin de gestion des eaux que pour le parc à résidus miniers au ministère des Richesses naturelles et des Forêts (MRNF) de l'Ontario. En août 2016, le MRNF a approuvé la reprise des travaux sur le bassin de gestion des eaux conformément aux nouveaux plans de conception présentés par New Gold. En novembre 2016, New Gold a obtenu l'approbation pour ses nouveaux plans de conception des barrages pour l'ensemble du parc à résidus miniers. New Gold a commencé la construction des barrages selon les nouveaux plans de conception approuvés.

#### *Gestion des déchets miniers de la mine Rainy River*

Le projet Rainy River devrait produire de 110 à 120 millions de tonnes de résidus miniers, de 70 à 80 millions de tonnes de morts-terrains<sup>8</sup> et de 350 à 400 millions de tonnes de stériles pendant sa durée de vie.

#### *Gestion des résidus et des effluents miniers*

New Gold prévoit construire et exploiter un parc à résidus miniers qui sera situé au nord-ouest de la mine à ciel ouvert, un bassin de gestion des eaux, un bassin de polissage et une zone humide artificielle (voir la figure 1). Le REMM exige que New Gold traite les effluents miniers afin qu'ils soient conformes aux exigences établies par le REMM avant d'être rejetés dans le ruisseau Loslo.

#### *Gestion des morts-terrains et des stériles*

New Gold entreposera les stériles et les morts-terrains à deux sites distincts afin de permettre la gestion de tous les déchets miniers dans l'empreinte du bassin versant de la rivière Pinewood.

Les aires d'entreposage de déchets miniers détruiront trois plans d'eau où vivent des poissons : une partie d'un ruisseau sans nom, connu localement sous le nom de

<sup>7</sup> New Gold Inc. Corporate Presentation, March 2016. Available at [http://s1.q4cdn.com/240714812/files/documents\\_presentations/2016/Mar/Corporate-Presentation-PDAC-March-2016.pdf](http://s1.q4cdn.com/240714812/files/documents_presentations/2016/Mar/Corporate-Presentation-PDAC-March-2016.pdf).

<sup>8</sup> Government of Canada — Environment Canada, 2009. *Environmental Code of Practice for Metal Mines* (2009). <https://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=En&n=CBE3CD59-1&offset=3> (accessed June 22, 2017).

<sup>7</sup> New Gold Inc., Présentation corporative, mars 2016. Disponible à l'adresse : [http://s1.q4cdn.com/240714812/files/documents\\_presentations/2016/Mar/Corporate-Presentation-PDAC-March-2016.pdf](http://s1.q4cdn.com/240714812/files/documents_presentations/2016/Mar/Corporate-Presentation-PDAC-March-2016.pdf) (en anglais seulement).

<sup>8</sup> Gouvernement du Canada — Environnement Canada, 2009. *Code de pratiques écologiques pour les mines de métaux* (2009). <https://www.ec.gc.ca/lcpe-cepa/default.asp?lang=Fr&n=CBE3CD59-1&offset=3> (consulté le 22 juin 2017).

tributaries, which are tributary to the Pinewood River; a portion of an unnamed creek, locally known as Marr Creek, and of its unnamed tributaries, which are tributary to the Pinewood River; and a portion of an unnamed creek, locally known as Marr Creek, other than the previously mentioned portion, that is tributary to the Pinewood River<sup>9</sup> (see Figure 1). The use of these creeks will result in a loss of 21.3 ha of fish habitat, and these three water bodies must be added to Schedule 2 of the MMER in order to be used for the disposal of mine waste.

The creeks are composed mainly of shallow streams and are characterized by a low gradient with a number of beaver ponds throughout their lengths, thus creating low flow systems. The flow of the creeks are influenced by seasonal increases and decreases in surface water inputs, resulting in intermittent<sup>10</sup> waters in the western portion of Loslo Creek and restricted flow through the length of Marr Creek.

Loslo Creek provides fish habitat for 11 fish species, including Central Mudminnow, Brook Stickleback, Spottail Shiner, Northern Redbelly Dace, Lake Chub, Finescale Dace, Emerald Shiner, Creek Chub, Brassy Minnow, Blackchin Shiner, and White Sucker. These are all fish used as bait for fishing.

Marr Creek provides fish habitat for 12 bait fish species, including Central Mudminnow, Brook Stickleback, Common Shiner, Fathead Minnow, Northern Pearl Dace, Spottail Shiner, Northern Redbelly Dace, Lake Chub, Finescale Dace, Emerald Shiner, Creek Chub, and Brassy Minnow.

#### *Environmental assessments of the Rainy River Project*

The Rainy River Project was subject to a federal EA conducted by the Agency under the *Canadian Environmental Assessment Act, 2012*.<sup>11</sup> The federal EA, completed on January 12, 2015, concluded that “the Rainy River Project

ruisseau Loslo, et de ses tributaires sans nom, qui sont tributaires de la rivière Pinewood; une partie d’un ruisseau sans nom, connu localement sous le nom de ruisseau Marr, et de ses tributaires sans nom, qui sont tributaires de la rivière Pinewood; et une partie d’un ruisseau sans nom, connu localement sous le nom de ruisseau Marr, autre que la portion mentionnée antérieurement, qui est tributaire de la rivière Pinewood<sup>9</sup> (voir la figure 1). L’utilisation de ces ruisseaux entraînera une perte de 21,3 ha d’habitat du poisson. Pour pouvoir entreposer des déchets miniers dans ces plans d’eau, il faut que ces derniers soient ajoutés à l’annexe 2 du REMM.

Les ruisseaux, en grande partie peu profonds, sont caractérisés par une faible pente avec un certain nombre d’étangs de castors sur toute leur longueur, ce qui crée des systèmes à faible débit. Le débit des ruisseaux est influencé par l’augmentation et la réduction saisonnières des apports d’eau de surface, ce qui crée des cours d’eau intermittents<sup>10</sup> dans la partie ouest du ruisseau Loslo et un écoulement restreint tout au long du ruisseau Marr.

Le ruisseau Loslo sert d’habitat à 11 espèces de poissons-appâts, y compris l’ombre de vase, l’épinoche à cinq épines, la queue à tache noire, le ventre rouge du nord, le méné de lac, le ventre citron, le méné émeraude, le mullet à cornes, le méné laiton, le menton noir et le meunier noir.

Le ruisseau Marr fournit un habitat à 12 espèces de poissons-appâts, y compris l’ombre de vase, l’épinoche à cinq épines, le méné vert, la tête-de-boule, le mullet perlé, la queue à tache noire, le ventre rouge du nord, le méné de lac, le ventre citron, le méné émeraude, le mullet à cornes et le méné laiton.

#### *Évaluations environnementales du projet Rainy River*

Le projet Rainy River a fait l’objet d’une EE fédérale menée par l’Agence en vertu de la *Loi canadienne sur l’évaluation environnementale (2012)*.<sup>11</sup> L’EE fédérale, terminée le 12 janvier 2015, a conclu que le projet

<sup>9</sup> This portion of Marr Creek was incorrectly described when the proposed Amendments were published in the *Canada Gazette*, Part I. The Amendments have been corrected to remove the words “and of its unnamed tributaries”, given that this portion of Marr Creek has no tributaries.

<sup>10</sup> “Intermittent” encompasses a river, a creek or a stream defined as one which flows for fewer than nine consecutive months per year when it receives a seasonal increase in surface water inputs. At low flow, there may be dry segments alternating with flowing segments. (Ministry of Natural Resources and Forestry *Lakes and Rivers Improvement Act* Technical Guidelines [2004] and the Ministry of Transportation Environmental Guide for Fish and Fish Habitat [2009]).

<sup>11</sup> Government of Canada — Canadian Environmental Assessment Agency, 2015. Rainy River Project. <http://www.ceaa.gc.ca/050/details-eng.cfm?evaluation=80007> (accessed November 30, 2016).

<sup>9</sup> Cette partie du ruisseau Marr a été décrite incorrectement lors de la publication des modifications réglementaires proposées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. La modification réglementaire a été corrigée, et les mots « et de ses tributaires sans nom » ont été supprimés, car cette portion du ruisseau Marr n’a pas de tributaire.

<sup>10</sup> « Intermittent » désigne une rivière, un ruisseau ou un cours d’eau qui coule pendant moins de neuf mois consécutifs par année et dont le débit augmente de façon saisonnière en raison d’un apport d’eau de surface. À faible débit, des segments secs peuvent alterner avec des segments où le cours d’eau coule. (Ministère des Richesses naturelles et des Forêts, *Directives techniques relatives à la Loi sur l’aménagement des lacs et des rivières* [2004] et ministère des Transports, *Environmental Guide for Fish and Fish Habitat* [2009]).

<sup>11</sup> Gouvernement du Canada — Agence canadienne d’évaluation environnementale, 2015. Projet Rainy River. <http://www.ceaa.gc.ca/050/document-fra.cfm?document=80007> (consulté le 30 novembre 2016).



is not likely to cause significant adverse environmental effects.”<sup>12</sup> In addition, “conditions have been established in relation to the environmental effects, with which the Proponent must comply.”

On January 17, 2014, New Gold Inc. submitted its environmental assessment, under the Ontario *Environmental Assessment Act*, to the Ontario Ministry of the Environment and Climate Change for review and decision. The environmental assessment was approved, subject to conditions, on January 28, 2015, by the Ontario Ministry of the Environment and Climate Change, with concurrence from the Lieutenant Governor in Council.<sup>13</sup>

Figure 1: The Rainy River Project map

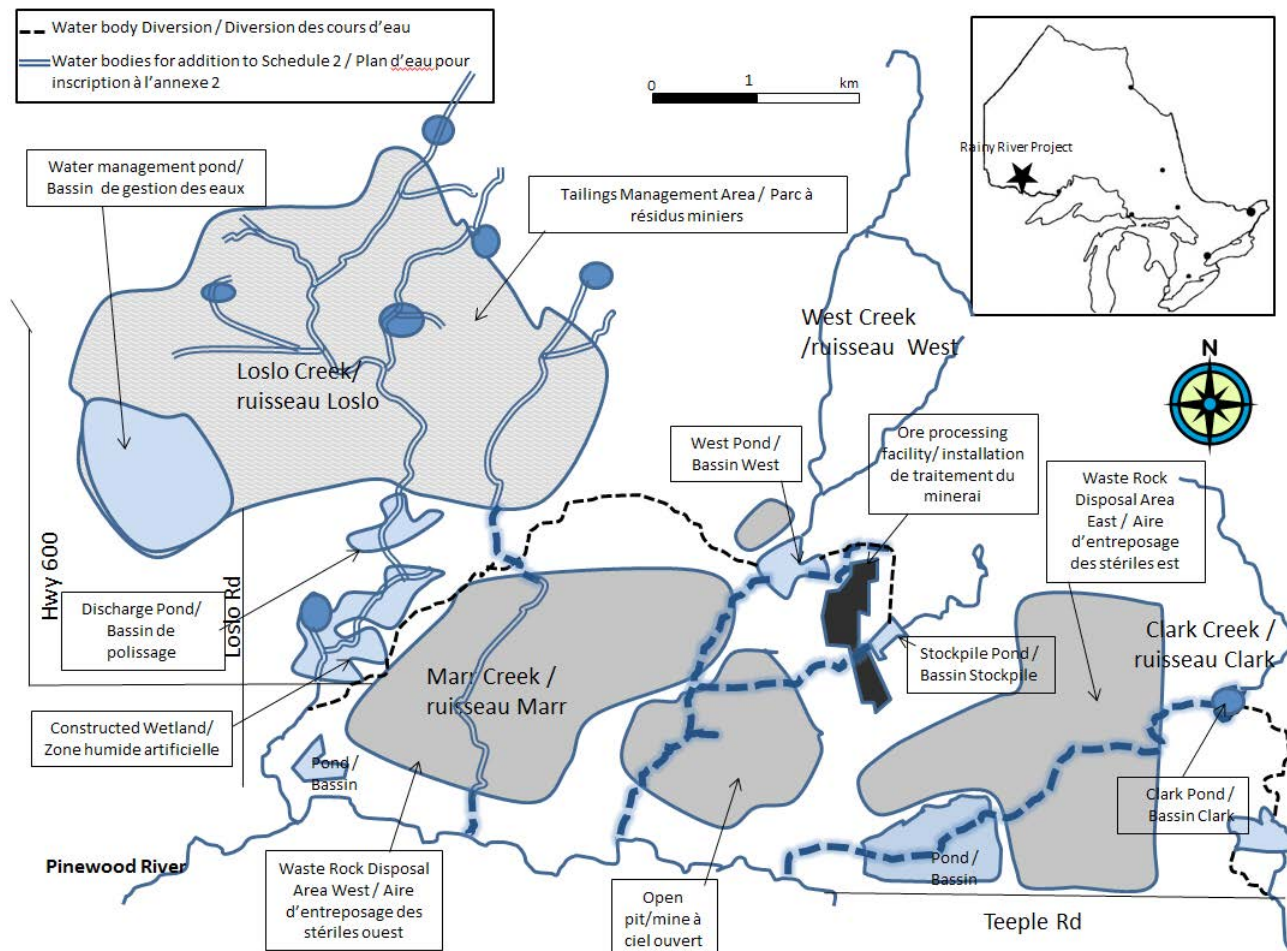


Figure 1 : Carte du projet Rainy River

Rainy River « n'est pas susceptible d'entraîner les effets environnementaux négatifs importants »<sup>12</sup>. En outre, on a « établi les conditions [...] relativement aux effets environnementaux [...] auxquelles le promoteur est tenu de se conformer ».

Le 17 janvier 2014, New Gold Inc. a présenté une évaluation environnementale réalisée en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales* de l'Ontario au ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique de l'Ontario pour qu'il en fasse l'examen et prenne une décision. Le 28 janvier 2015, l'évaluation environnementale a été approuvée sous certaines réserves par le ministère de l'Environnement et de l'Action en matière de changement climatique de l'Ontario avec l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Government of Canada — Canadian Environmental Assessment Agency, 2015. Rainy River Project — Environmental Assessment Decision Statement. <http://www.ceaa.gc.ca/050/document-eng.cfm?document=100888> (accessed November 30, 2016).

<sup>13</sup> Government of Ontario — Rainy River Gold Mine. <https://www.ontario.ca/page/rainy-river-gold-mine> (accessed March 15, 2017).

<sup>12</sup> Gouvernement du Canada — Agence canadienne d'évaluation environnementale, 2015. Projet Rainy River — Déclaration de décision d'évaluation environnementale. <http://www.ceaa.gc.ca/050/document-fra.cfm?document=100888> (consulté le 30 novembre 2016).

<sup>13</sup> Gouvernement de l'Ontario — Mine d'or de Rainy River. <https://www.ontario.ca/fr/page/mine-dor-de-rainy-river> (consulté le 15 mars 2017).

## Objectives

The objective of the *Regulations Amending the Metal Mining Effluent Regulations* (Amendments) is to enable the deposit of mine waste in three fish-frequented water bodies at the Rainy River mine.

## Description

### *The Amendments*

The Amendments will add the following waters to Schedule 2 of the MMER (see Figure 1):

- a portion of an unnamed creek, locally known as Loslo Creek, and of its unnamed tributaries, that are tributary to the Pinewood River, Ontario;
- a portion of an unnamed creek, locally known as Marr Creek, and of its unnamed tributaries, that are tributary to the Pinewood River, Ontario; and
- a portion of an unnamed creek, locally known as Marr Creek, other than the portion listed above, that is tributary to the Pinewood River, Ontario.<sup>14</sup>

The sites for mine waste disposal will destroy waters with a total area of approximately 21.3 ha. Under section 27.1 of the MMER, New Gold is required to implement a fish habitat compensation plan to offset the loss of fish habitat that will occur as a result of the use of fish-frequented waters for mine waste disposal. New Gold is also required to submit a letter of credit ensuring that the funds are in place to address all elements of the fish habitat compensation plan.

### *Fish habitat compensation plan*

The fish habitat compensation plan was reviewed and accepted by the Department of Fisheries and Oceans. The fish habitat compensation plan commits New Gold to create new fish habitat and increase the productive capacity of fish habitat in the Pinewood River watershed. The plan had input from a fisheries working group that was comprised of participants from the Rainy River First Nations, the Ontario Ministry of Natural Resources and Forestry, the Department of Fisheries and Oceans, and local stakeholders.

Some of the limiting conditions in the existing small creek system are the lack of deeper pools for summer and winter

## Objectifs

L'objectif du *Règlement modifiant le Règlement sur les effluents des mines de métaux* (modifications réglementaires) est de permettre l'entreposage de déchets miniers dans trois plans d'eau où vivent des poissons sur le site de la mine Rainy River.

## Description

### *Modifications réglementaires*

Les modifications réglementaires visent à inscrire les eaux ci-dessous à l'annexe 2 du REMM (voir la figure 1) :

- une partie d'un ruisseau sans nom, connu localement sous le nom de ruisseau Loslo, et de ses tributaires sans nom, qui sont tributaires de la rivière Pinewood, en Ontario;
- une partie d'un ruisseau sans nom, connu localement sous le nom de ruisseau Marr, et de ses tributaires sans nom, qui sont tributaires de la rivière Pinewood, en Ontario;
- une partie d'un ruisseau sans nom, connu localement sous le nom de ruisseau Marr, autre que celle susmentionnée, qui est tributaire de la rivière Pinewood, en Ontario<sup>14</sup>.

L'aménagement des sites sélectionnés pour l'entreposage des déchets miniers entraînera la destruction de plans d'eau d'une superficie totale de près de 21,3 ha. En vertu de l'article 27.1 du REMM, New Gold est tenu de mettre en œuvre un plan compensatoire pour contrebalancer la perte d'habitat du poisson causée par l'utilisation des plans d'eau où vivent des poissons pour l'entreposage de déchets miniers. New Gold est également tenue de présenter une lettre de crédit garantissant la disponibilité de fonds pour mettre en œuvre tous les éléments du plan compensatoire de l'habitat du poisson.

### *Plan compensatoire de l'habitat du poisson*

Le plan compensatoire de l'habitat du poisson a été examiné et accepté par le ministère des Pêches et des Océans. En vertu de ce plan, New Gold s'engage à créer un nouvel habitat du poisson et à augmenter la capacité de production de l'habitat du poisson dans le bassin versant de la rivière Pinewood. Le plan est notamment fondé sur les commentaires d'un groupe de travail sur les pêches qui était composé de représentants des Premières Nations de Rainy River, du ministère des Richesses naturelles et des Forêts de l'Ontario, du ministère des Pêches et des Océans et d'intervenants locaux.

Parmi les conditions limitatives présentes dans le petit réseau de ruisseaux, mentionnons l'absence de fosses plus

<sup>14</sup> Ibid., 9.

<sup>14</sup> Ibid., 9.



refuge during conditions of low flow, and the agricultural and pasture lands in the area that reduce fish cover.

The compensation measures would create 25.7 ha of fish habitat and will consist of the realignment of West Creek, a West Creek tributary and a Clark Creek tributary, the creation of West Creek pond, Clark Creek pond, and Stockpile pond, and the creation of several habitat features, including permanent deeper water refuge pools, log and boulder structures, and shallow areas for greater wetland vegetation productivity.

### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to the Amendments as they will not impose new administrative requirements on business.

### **Small business lens**

The Amendments do not trigger the small business lens as the owner and operator of the Rainy River Project, New Gold Inc., is not considered a small business.<sup>15</sup>

### **Consultation**

The Department of the Environment consulted with Indigenous peoples on the proposed Amendments to the MMR related to the Rainy River Project. Furthermore, consultations were undertaken with the general public, environmental organizations and other interested parties.

The Rainy River Project is located within asserted traditional territories of the Rainy River First Nations, and components of the Project are located in the vicinity of the asserted traditional territories of the Anishinaabeg of Naongashiing (Big Island) First Nation, Naicatchewenin First Nation, Mishkosiminiziibiing (Big Grassy River) First Nation, Naotkamegwanning (Whitefish Bay) First Nation, Ojibways of Onigaming First Nation and First Nations members of the Fort Frances Chiefs Secretariat. All these First Nations have been engaged in consultations on the federal EA and consultations associated with the proposed Amendments.

profondes pouvant servir de refuge en été et en hiver pendant les périodes de faible débit, ainsi que les terres et les pâturages agricoles du secteur qui limitent les abris pour les poissons.

Les mesures compensatoires, qui permettront de créer 25,7 ha d’habitat pour les poissons, comprennent le réalignement du ruisseau West, d’un tributaire du ruisseau West et du ruisseau Clark, la création des bassins West, Clark et Stockpile, ainsi que la création de plusieurs caractéristiques d’habitat, y compris des fosses de refuge permanentes plus profondes, des structures de billes de bois et de roches et des zones peu profondes pour améliorer la productivité de la végétation des zones humides.

### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s’applique pas aux modifications réglementaires, car ces dernières n’imposent pas de fardeau administratif supplémentaire à l’entreprise.

### **Lentille des petites entreprises**

Les modifications réglementaires ne déclenchent pas la lentille des petites entreprises, étant donné que le propriétaire exploitant du projet Rainy River, New Gold Inc., n’est pas considéré comme une petite entreprise<sup>15</sup>.

### **Consultation**

Le ministère de l’Environnement a tenu des consultations auprès des peuples autochtones concernant les modifications proposées au REMM liées au projet Rainy River. En outre, des consultations ont été menées auprès du grand public, d’organisations environnementales et d’autres parties intéressées.

Le projet Rainy River est situé dans des territoires traditionnels revendiqués par les Premières Nations de Rainy River; des composantes du projet seront aussi réalisées à proximité des territoires traditionnels revendiqués par la Première Nation Anishinaabeg de Naongashiing (Big Island), la Première Nation Naicatchewenin, la Première Nation Mishkosiminiziibiing (Big Grassy River), la Première Nation Naotkamegwanning (Whitefish Bay), la Première Nation des Ojibways d’Onigaming et les Premières Nations membres du Secrétariat des chefs de Fort Frances. Toutes ces Premières Nations ont participé aux consultations relatives à l’évaluation environnementale

<sup>15</sup> The Treasury Board of Canada Secretariat guidance for the small business lens defines a “small business” as “any business with fewer than 100 employees or between \$30,000 and \$5 million in annual gross revenues”. Government of Canada, 2017. Frequently Asked Questions — Regulatory Reforms : How is a “small business” defined? <https://www.canada.ca/en/treasury-board-secretariat/services/federal-regulatory-management/guidelines-tools/frequently-asked-questions-regulatory-reforms.html> (accessed January 2017).

<sup>15</sup> En ce qui concerne la lentille des petites entreprises, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada définit une « petite entreprise » comme étant « une entreprise qui compte moins de 100 employés ou qui génère entre 30 000 dollars et 5 millions de dollars en revenus bruts ». Gouvernement du Canada, 2017. Foire aux questions — Les mesures de réforme de la réglementation du Canada : Quelle est la définition d’une « petite entreprise »? <https://www.canada.ca/fr/secretariat-conseil-tresor/services/gestion-reglementation-federale/lignes-directrices-outils/foire-questions-mesures-reforme-reglementation.html> (consulté en janvier 2017).

The Project will also have impacts on the Métis Nation of Ontario Region 1. The Department of the Environment engaged the Métis Nation of Ontario Region 1 in September 2014, and began discussions on consultations for the proposed Amendments. In November 2014, Métis Nation of Ontario signed a participation agreement with New Gold. Following this, all further attempts by the Department of the Environment to engage Métis Nation of Ontario Region 1 went unanswered.

New Gold has signed an Impact Benefit Agreement (IBA) with each of the following: the Naicatchewenin First Nation; the Rainy River First Nations; the Mishkosiminiziibiing (Big Grassy River) First Nation, Naotkamegwanning (Whitefish Bay) First Nation; and four member First Nations of the Fort Frances Chiefs Secretariat. New Gold is continuing negotiations with Anishinaabeg of Naongashiing (Big Island) First Nation, Ojibways of Onigaming First Nation and Animakee Wa Zhing (Northwest Angle #37) First Nation.

*Consultation prior to publication of the proposed Amendments in the Canada Gazette, Part I*

In the fall of 2014, the Department of the Environment held nine consultation sessions on the proposed Amendments. Participants at these sessions included representatives of the Department of the Environment, the Department of Fisheries and Oceans, the Agency, New Gold and other participants as indicated below.

- October 20, 2014: Teleconference with the member Chiefs of the Fort Frances Chiefs Secretariat;
- December 1, 2014: Public session in Fort Frances attended by the general public and representatives of environmental non-governmental organizations (ENGOS);
- December 1, 2014: Meeting with Mishkosiminiziibiing (Big Grassy River) First Nations Chief in Fort Frances;
- December 2, 2014: Meeting with Naotkamegwanning (Whitefish Bay) First Nation's Chief and Council and their legal counsel, followed by a meeting with the community in Pawitik;
- December 3, 2014: Meeting with Naicatchewenin First Nation's chief and council in Devlin;
- December 3, 2014: Public session in Barwick, Township of Chapple, that was attended by the general public and representatives of ENGOS;
- December 4, 2014: Meeting with Rainy River First Nations' Chief and Council and the members of the Rainy River First Nations in Emo;
- December 4, 2014: Meeting with Anishinaabeg of Naongashiing (Big Island) First Nation's Chief and

fédérale et aux consultations liées aux modifications réglementaires proposées.

Le projet aura aussi des impacts sur la Nation Métis de l'Ontario de la région 1. En septembre 2014, le ministère de l'Environnement a entamé des discussions avec la Nation Métis de l'Ontario concernant la proposition de modifications. En novembre 2014, la Nation Métis de l'Ontario a signé une entente de participation avec New Gold. Par la suite, la Nation Métis de l'Ontario n'a pas répondu aux tentatives de communication de la part du ministère de l'Environnement.

New Gold a signé des ententes sur les répercussions et les avantages (ERA) avec la Première Nation Naicatchewenin, les Premières Nations de Rainy River, la Première Nation Mishkosiminiziibiing (Big Grassy River), la Première Nation Naotkamegwanning (Whitefish Bay), et quatre des Premières Nations membres du Secrétariat des chefs de Fort Frances. New Gold poursuit les négociations avec la Première Nation Anishinaabeg de Naongashiing (Big Island), la Première Nation des Ojibways d'Onigaming et la Première Nation Animakee Wa Zhing (Northwest Angle n° 37).

*Consultation avant la publication des modifications proposées dans la Partie I de la Gazette du Canada*

À l'automne 2014, le ministère de l'Environnement a tenu neuf séances de consultation concernant les modifications proposées. Des représentants du ministère de l'Environnement, du ministère des Pêches et des Océans, de l'Agence, de New Gold et d'autres participants (comme indiqué ci-après) ont pris part à ces séances.

- 20 octobre 2014 : Téléconférence avec les Chefs membres du Secrétariat des chefs de Fort Frances;
- 1<sup>er</sup> décembre 2014 : Séance publique à Fort Frances à laquelle ont participé des membres du grand public et des représentants d'organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE);
- 1<sup>er</sup> décembre 2014 : Réunion avec le Chef de la Première Nation Mishkosiminiziibiing (Big Grassy River) à Fort Frances;
- 2 décembre 2014 : Réunion avec le Chef et le Conseil de la Première Nation Naotkamegwanning (Whitefish Bay) et de leur conseiller juridique suivie d'une réunion avec la communauté à Pawitik;
- 3 décembre 2014 : Réunion avec le Chef et le Conseil de la Première Nation Naicatchewenin à Devlin;
- 3 décembre 2014 : Séance publique à Barwick, canton de Chapple, à laquelle ont participé des membres du grand public et des représentants d'ONGE;
- 4 décembre 2014 : Réunion avec le Chef et le Conseil des Premières Nations de Rainy River et des membres des Premières Nations de Rainy River à Emo;

Council followed by a session with members of the community in Morson;

- December 5, 2014: Meeting with the member Chiefs of the Fort Frances Chiefs Secretariat, in Fort Frances; and
- December 11, 2014: Meeting with the Sierra Club of Canada (ENGO), Northwatch (ENGO), the Congress of Aboriginal Peoples, Rainy River First Nations and representatives of the mining industry, in Gatineau.

The consultation sessions provided participants with an opportunity to comment on the proposed Amendments and the associated fish habitat compensation plan. Participants were also invited to submit comments in writing.

At these consultation sessions and in the written comments, a range of opinions and concerns were expressed regarding the proposed Amendments and the associated fish habitat compensation plan, and the Rainy River Project as a whole. Following the consultation sessions, five written submissions were received: one from a local landowner, two from the leadership of local Indigenous communities, and two from ENGOs.

The proposed Amendments are generally supported by most members of the First Nations. However, some representatives of First Nations and environmental organizations are opposed to the proposed Amendments and expressed concerns about downstream water quality, the impacts to the creeks within the Project area, and the potential risks of a tailings dam failure such as that which occurred at the Mount Polley mine in August 2014.

Many comments and questions raised during the consultations are beyond the scope of the proposed Amendments and regarded the environmental assessment and the Project as a whole.

Comments raised during the consultation sessions and those submitted in writing regarding the proposed Amendments are summarized below.

Comments on the proposed Amendments and the assessment of alternatives for tailings and mine waste disposal

- Some stakeholders are opposed to the proposed Amendments and are of the view that fish-frequented

- 4 décembre 2014 : Réunion avec le Chef et le Conseil de la Première Nation Anishinaabeg de Naongashiing (Big Island), suivie d'une séance avec les membres de la communauté à Morson;
- 5 décembre 2014 : Réunion à Fort Frances avec les Chefs membres du Secrétariat des chefs de Fort Frances;
- 11 décembre 2014 : Réunion à Gatineau avec des représentants du Sierra Club du Canada (ONGE), de Northwatch (ONGE), du Congrès des peuples autochtones, des Premières Nations de Rainy River et de l'industrie minière.

Le but des séances de consultation était de permettre aux participants d'exprimer leurs commentaires sur les modifications réglementaires proposées et sur le plan compensatoire de l'habitat du poisson connexe. Les participants ont également été invités à transmettre leurs commentaires par écrit.

Diverses opinions et préoccupations ont été exprimées pendant les séances de consultation et dans les commentaires écrits concernant les modifications réglementaires proposées et le plan compensatoire de l'habitat du poisson connexe, ainsi que relativement au projet Rainy River dans son ensemble. Après les séances de consultation, cinq soumissions écrites ont été reçues : une d'un propriétaire de terrain local, deux de dirigeants des communautés autochtones locales et deux provenant d'ONGE.

Les modifications réglementaires proposées sont appuyées en général par la plupart des membres des Premières Nations. Toutefois, certains représentants de Premières Nations et d'organisations environnementales s'opposent aux modifications proposées et se sont dits préoccupés par la qualité de l'eau en aval, les répercussions sur les ruisseaux dans la zone visée par le projet et le risque potentiel d'une rupture du barrage de retenue des résidus miniers comme celle qui s'est produite à la mine de Mount Polley en août 2014.

Beaucoup de commentaires et de questions formulés durant les consultations vont au-delà de la portée des modifications réglementaires proposées, et concernaient l'évaluation environnementale ainsi que le projet dans son ensemble.

Les commentaires formulés durant les séances de consultation et ceux soumis par écrit au sujet des modifications proposées sont résumés ci-après.

Commentaires sur les modifications réglementaires proposées et sur l'évaluation des solutions de rechange concernant l'entreposage des déchets miniers

- Certains intervenants s'opposent aux modifications réglementaires proposées et pensent que les plans

water bodies should not be destroyed by using them for the disposal of mine waste.

While the Department of the Environment understands and respects these concerns, the proposed Amendments are made in the context of an existing legislative framework under the *Fisheries Act* and the MMR.

During the consultation sessions, representatives from the Department of Fisheries and Oceans explained that the creeks have been previously impacted by agricultural activities and are currently in poor condition. They further explained that the proposed fish habitat compensation plan will result in improved fish habitat productivity in the Project area.

- Some First Nations members expressed concern that the water quality downstream of the mine will be contaminated.

While the Department of the Environment acknowledges these concerns, the MMR require that the effluent released by the mine comply with the prescribed limits for deleterious substances listed in Schedule 4 to the MMR, and that the effluent be non-acutely lethal to fish prior to its discharge to the environment, to ensure protection of the downstream receiving environment to the degree that is practically achievable. The results of the analysis of the effluents are submitted to the Department of the Environment and published in annual reports.

Furthermore, the MMR also require that the owner or operator of a mine conduct an environmental effects monitoring program.

- An ENGO representative commented that they did not believe that dry stacking of tailings was adequately considered in the report on the Assessment of Alternatives for Storage of Mine Waste — Rainy River Project (Ontario), prepared by New Gold.<sup>16</sup> The representative also commented that there was no description of the fatal flaws provided in the report that led to screening out four potential tailings disposal options. The representative stated that the proposed management of waste rock combines overburden, potentially acid-generating (PAG) and non-PAG mine wastes, which could eliminate some mine waste management options.

The Department of the Environment acknowledges that tailings management and disposal using thickened, paste or dry stack tailings each have advantages and disadvantages. The Department of the Environment's review of the assessment of alternatives report prepared by New Gold found no advantage to the dry stack option, because it would not reduce the tailings impoundment

d'eau où vivent des poissons ne devraient pas être détruits pour l'entreposage de déchets miniers.

Même si le ministère de l'Environnement comprend et respecte ces préoccupations, les modifications réglementaires proposées s'inscrivent dans le contexte d'un cadre législatif prescrit par la *Loi sur les pêches* et le REMM.

Pendant les séances de consultation, des représentants du ministère des Pêches et des Océans ont expliqué que les ruisseaux étaient déjà touchés par l'activité agricole et qu'ils étaient en mauvais état. Ils ont en outre expliqué que le plan compensatoire de l'habitat du poisson proposé améliorera la productivité de l'habitat du poisson dans la zone visée par le projet.

- Certains membres des Premières Nations craignent que l'eau en aval de la mine soit contaminée.

Le ministère de l'Environnement reconnaît ces préoccupations; toutefois, l'effluent rejeté par la mine doit être conforme aux exigences prescrites pour les substances inscrites à l'annexe 4 du REMM et ne doit pas présenter de létalité aiguë pour le poisson avant d'être rejeté dans l'environnement, et ce, afin d'assurer la protection de l'environnement récepteur en aval, dans la mesure où cela est réalisable sur le plan pratique. Les résultats de l'analyse des effluents sont soumis au ministère de l'Environnement et publiés dans des rapports annuels.

En outre, le REMM exige que le propriétaire ou l'exploitant d'une mine mène un programme d'étude de suivi des effets sur l'environnement.

- Le représentant d'une ONGE a indiqué que, à son avis, l'entreposage de résidus miniers secs n'a pas été suffisamment étudié dans le rapport d'évaluation des solutions de rechange pour l'entreposage de déchets miniers préparé par New Gold<sup>16</sup>. Le représentant a également indiqué qu'il n'y avait aucune description des lacunes graves qui ont conduit au rejet de quatre options d'entreposage des résidus miniers dans le rapport. Le représentant affirme que la proposition de la gestion des stériles combinait les morts-terrains, les stériles potentiellement acidifiants et non acidifiants, ce qui éliminerait certaines options de gestion des stériles.

Le ministère de l'Environnement reconnaît que la gestion et l'entreposage de résidus miniers à l'aide des méthodes de résidus épaissis, de résidus en pâte et de résidus secs comportent chacune leurs avantages et leurs inconvénients. L'examen du ministère de l'Environnement du rapport d'évaluation des solutions de rechange pour l'entreposage de déchets miniers préparé par New Gold n'a relevé aucun avantage pour l'option de l'entreposage des

<sup>16</sup> New Gold Inc., 2013. Assessment of Alternatives for Storage of Mine Waste — Rainy River Project (Ontario) — October 2013.

<sup>16</sup> New Gold Inc., 2013. Rapport des solutions de rechange pour l'entreposage des déchets miniers — Projet minier Rainy River (Ontario) — Octobre 2013 (disponible en anglais seulement).

area (TIA) footprint or the associated water management requirements.

The discussion of the pre-screening of alternative criteria and reasons for the exclusion of preliminary waste disposal options is part of the report. New Gold intends to segregate mine waste and to use overburden for capping of waste rock at closure. The non-PAG waste rock and overburden disposal areas will be located to the west of the open pit, and the segregated PAG material will be stored in the mine waste disposal area to the east of the open pit.

#### Comments on the fish habitat compensation plan

- During the consultation sessions, a First Nations elder asked whether they had the ability to influence the fish habitat compensation plan if they had concerns with it. A question was raised on the timing of the events related to the construction of the new creek with respect to the disposal of mine waste into the existing creeks. Further to this, a participant asked where the responsibility lies for the implementation of the fish habitat compensation and also inquired as to the success of previous fish habitat compensation measures.

Representatives of the Department of Fisheries and Oceans responded that they welcomed input on the fish habitat compensation plan. It was noted that input received on the fish habitat compensation plan throughout the consultation process had been considered in the development of the plan. The representatives went on to say that the work on the new stream channels would be done before the existing streams would be impacted, and that these types of compensation projects have been completed successfully throughout Canada. The construction of the new ponds and new stream channels, as proposed in the final fish habitat compensation plan, has begun and a significant amount of the work has been completed.

Furthermore, as part of the regulatory amendment process, the Department of the Environment consults with Indigenous groups and with the public on the proposed fish habitat compensation plan and the proposed alternative assessment report prepared by the Proponent. The Department of the Environment considers all comments received and works in collaboration with the Proponent to address them.

- An ENGO representative commented that New Gold has stated that “like for like” habitat replacement would occur, but the proposal is to replace creek habitat with pond habitat. The representative also commented on the lack of information on the habitat sampling schedule.

résidus secs, du fait qu'elle ne réduit pas l'empreinte du parc à résidus miniers ou les exigences connexes en matière de gestion de l'eau.

L'examen des critères de présélection et des raisons de l'exclusion des options préliminaires pour l'entreposage des stériles font partie du rapport. New Gold a l'intention de séparer les stériles et d'utiliser du mort-terrain pour recouvrir les stériles au moment du déclassement. Les aires d'entreposage des stériles non acidifiants et des morts-terrains seront situées à l'ouest de la mine à ciel ouvert, et les stériles acidifiants seront placés dans l'aire d'entreposage des stériles située à l'est de la mine à ciel ouvert.

#### Commentaires sur le plan compensatoire de l'habitat du poisson

- Pendant les séances de consultation, un aîné d'une Première Nation a demandé si le plan compensatoire tiendrait compte des préoccupations exprimées. Une question a été soulevée concernant la chronologie des événements liés aux travaux d'aménagement du nouveau ruisseau en ce qui concerne le dépôt de déchets miniers dans les ruisseaux actuels. Par la suite, un participant a demandé qui était responsable de la mise en œuvre des mesures compensatoires de l'habitat du poisson et si des mesures compensatoires de l'habitat du poisson prises antérieurement avaient donné les résultats escomptés.

Des représentants du ministère des Pêches et des Océans ont répondu que tout commentaire sur le plan compensatoire était bienvenu. Les commentaires reçus sur le plan compensatoire, durant le processus de consultation relatif au plan compensatoire, ont été considérés lors de l'élaboration du plan. Les représentants ont ajouté que l'aménagement des nouveaux tronçons de ruisseau aurait lieu avant que les ruisseaux actuels soient touchés et que des projets compensatoires du genre ont été couronnés de succès partout au Canada. La construction des nouveaux bassins et ruisseaux telle qu'elle est proposée dans le plan compensatoire final a débuté et une partie considérable des travaux a été achevée.

En outre, dans le cadre du processus de modification réglementaire, le ministère de l'Environnement consulte les groupes autochtones et le public sur le plan compensatoire proposé et le rapport d'évaluation des solutions de rechange préparé par le promoteur. Le ministère de l'Environnement tient compte de toutes les observations fournies et travaille en collaboration avec le promoteur pour apporter les correctifs requis.

- Un représentant d'une ONGE a indiqué que New Gold avait déclaré que l'habitat serait remplacé par un habitat semblable, mais la proposition consiste à remplacer un ruisseau par un étang. Il a aussi souligné le manque d'information sur le calendrier d'échantillonnage de l'habitat.

New Gold has characterized the habitat types that were found in the creeks that would be overprinted or diverted for the mine workings. The replacement of “like for like” habitat will occur in that the newly constructed creeks and ponds will include features sampled from the overprinted or diverted creeks. The compensation plan contains information on sampling that was conducted by New Gold on multiple occasions from 2008 to 2013.

- An ENGO representative commented that the destruction of fish populations would be difficult to calculate and incorporate into an offset plan, and asked whether the compensation plan aligns with the draft Ontario Fisheries Management Zone 5 Fisheries Management Plan. The representative raised concerns about the potential flow reductions projected for Loslo and Marr creeks and the Pinewood River.

The draft Ontario Fisheries Management Zone 5 Fisheries Management Plan is a general Ontario Ministry of Natural Resources and Forestry document that provides information about fishing and how fish resources are managed in the northwest region that includes Fort Frances, Kenora and Dryden.

The Department of Fisheries and Oceans used the Pinewood River Watershed Fish Management Objectives that were prepared with the Ontario Ministry of Natural Resources and Forestry to design the offset plan required for the authorization pursuant to paragraph 35(2)(b) of the *Fisheries Act*. The Pinewood River Watershed Fish Management Objectives are more specific to the system being impacted. The objectives of the plan are to manage baitfish populations to ensure the ecological value of baitfish and to maintain water quality and flows that support spawning habitat for large-bodied fish, including Lake Sturgeon, Walleye and Northern Pike in the Pinewood River. The offset plan was designed to ensure these objectives are met.

The Department of Fisheries and Oceans, in conjunction with the Ontario Ministry of the Environment and Climate Change, issued the required permits to allow the taking of water by the Rainy River Mine to ensure that flow reductions would not have a negative impact on the fisheries. In addition, monitoring for this potential impact has been included in New Gold’s authorization pursuant to paragraph 35(2)(b) of the *Fisheries Act*, with contingency measures to be used if the monitoring indicates a negative impact.

New Gold a caractérisé les types d’habitats qui ont été observés dans les ruisseaux qui seraient éliminés ou déplacés sur le site minier. Le remplacement de l’habitat perdu par un habitat similaire est réel en ce sens que les nouveaux étangs et ruisseaux incluront les caractéristiques relevées dans les ruisseaux éliminés ou détournés. Le plan compensatoire contient des informations sur l’échantillonnage qui a été effectué par New Gold à plusieurs reprises de 2008 à 2013.

- Un représentant d’une ONGE a indiqué que la destruction des populations de poissons serait difficile à calculer et à intégrer dans un plan compensatoire et a demandé si le plan compensatoire s’harmonisait avec l’ébauche du plan de gestion des pêches de la zone de gestion des pêches n° 5 de l’Ontario. Il a aussi abordé les réductions de débit prévues pour les ruisseaux Loslo et Marr et la rivière Pinewood.

L’ébauche du plan de gestion des pêches de la zone de gestion des pêches n° 5 de l’Ontario est un document général du ministère des Richesses naturelles et des Forêts de l’Ontario qui fournit de l’information sur la pêche et la gestion des ressources de la pêche dans la région du nord-ouest qui comprend Fort Frances, Kenora et Dryden.

Le ministère des Pêches et des Océans a utilisé les objectifs de gestion du poisson dans le bassin versant de la rivière Pinewood, lesquels ont été établis avec le ministère des Richesses naturelles et des Forêts de l’Ontario, pour élaborer les mesures de compensation exigées pour l’autorisation en vertu de l’alinéa 35(2)b) de la *Loi sur les pêches*. Les objectifs de gestion du poisson dans le bassin versant de la rivière Pinewood sont propres au système touché. Les objectifs du plan sont de gérer les populations de poissons-appâts pour en assurer la valeur écologique et de maintenir la qualité et le débit de l’eau qui irrigue les frayères utilisées par les poissons de grande taille, dont l’esturgeon jaune, le doré et le grand brochet dans la rivière Pinewood. Les mesures de compensation ont été conçues pour faire en sorte que ces objectifs soient atteints.

Le ministère des Pêches et des Océans, en collaboration avec le ministère de l’Environnement et de l’Action en matière de changement climatique de l’Ontario, a délivré les permis nécessaires pour que les prélèvements d’eau effectués pour la mine Rainy River n’entraînent pas de réductions du débit qui pourraient avoir une incidence négative sur les pêches. En outre, la surveillance de cette incidence possible a été incluse dans l’autorisation accordée à New Gold en vertu de l’alinéa 35(2)b) de la *Loi sur les pêches*, tout comme les mesures d’urgence à mettre en œuvre si la surveillance révèle une incidence négative.

### *Consultations on the proposed Amendments following publication in the Canada Gazette, Part I*

The proposed Amendments were prepublished in the *Canada Gazette, Part I*, on May 13, 2017, for a 30-day public consultation period, during which the Department of the Environment received two written submissions. In the first written submission, the Mining Association of Canada stated that it supports the proposed Amendments. The Department of the Environment acknowledged the Mining Association of Canada's support of the project.

In the second submission, an individual inquired as to the next steps for the regulatory amendment. The Department of the Environment clarified that following the review of comments received after the prepublication in Part I of the *Canada Gazette*, the final regulatory amendments would be submitted for review and approval by the Minister of the Environment. If the amendments should be approved, the Minister would recommend that the Governor in Council make the *Regulations Amending the Metal Mining Effluent Regulations*. If the Governor in Council approved, the final Regulations would be published in the *Canada Gazette, Part II*. This would complete the regulatory process and New Gold could then use the water bodies frequented by fish listed in Schedule 2 of the Regulations for the disposal of mine waste.

#### **Rationale**

##### *Regulatory and non-regulatory options for mine waste disposal*

New Gold has prepared a report on the assessment of alternatives for mine waste disposal to identify the preferred mine waste disposal options based on the consideration of environmental, socio-economic, technical and economic impacts. The report was part of the environmental impact statement for the Rainy River Project. The federal EA considered the alternatives for the disposal of mine waste as measures to mitigate potential impacts of the Project on fish habitat.

The selection criteria used to identify viable options for tailings and mine waste disposal were the following:

- the ability to hold the amount of mine waste generated with potential for expansion;
- the ability to mitigate potential environmental concerns;
- the location is on land owned by New Gold;

### *Consultations sur les modifications réglementaires proposées après la publication dans la Partie I de la Gazette du Canada*

Les modifications réglementaires proposées ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 13 mai 2017 pour une période de commentaires publics de 30 jours, au cours de laquelle le ministère de l'Environnement a reçu deux observations écrites. Dans la première, l'Association minière du Canada a indiqué qu'elle appuyait les modifications réglementaires proposées. Le ministère de l'Environnement a pris note de l'appui de l'Association minière du Canada envers les modifications réglementaires proposées.

Dans la seconde, une personne a demandé des informations sur les prochaines étapes des modifications réglementaires. Le ministère de l'Environnement a précisé que, après avoir examiné les commentaires reçus après la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, les modifications réglementaires finales seraient soumises pour examen et approbation par la ministre. Si les modifications devaient être approuvées, la ministre recommanderait au gouverneur en conseil que celui-ci prenne le *Règlement modifiant le Règlement sur les effluents de mines de métaux*. Si le gouverneur en conseil approuvait le *Règlement modifiant le Règlement sur les effluents de mines de métaux*, la version finale serait publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Ceci mettrait fin au processus de modifications réglementaires, ce qui permettrait à New Gold d'utiliser les plans d'eau inscrits à l'annexe 2 du Règlement pour l'entreposage de résidus miniers.

#### **Justification**

##### *Options réglementaires et non réglementaires concernant l'entreposage des déchets miniers*

New Gold a préparé un rapport d'évaluation des solutions de rechange pour l'entreposage des déchets miniers afin d'établir les options privilégiées pour l'entreposage des déchets miniers selon les impacts environnementaux, socio-économiques, techniques et économiques. Le rapport faisait partie de l'étude de l'impact sur l'environnement du projet Rainy River. L'EE fédérale a tenu compte de solutions de rechange pour l'entreposage des déchets miniers en tant que mesures pour atténuer les répercussions que le projet pourrait avoir sur l'habitat du poisson.

Les critères de sélection utilisés pour recenser les options viables pour le stockage des stériles et des résidus miniers étaient les suivants :

- la capacité à contenir la quantité de résidus miniers produits avec possibilité d'expansion;
- la capacité à atténuer d'éventuelles préoccupations environnementales;

- the location is within 10 km of the process plant (to limit the length of the tailings pipeline) and the open pit (to reduce the potential air quality concerns that arise from increased haulage distances and reduce haulage costs by reducing fuel consumption); and
- the location is within the Pinewood River watershed.

New Gold identified eight alternative tailing storage locations and five waste rock storage locations in the preliminary stage. Four tailing storage options and one waste rock storage option were screened out because they did not meet one or more of the above-mentioned criteria, all of which were considered to be critical criteria.

Non-regulatory options include the disposal of mine waste in a manner that would not directly impact waters frequented by fish. New Gold identified two potential tailings disposal locations and three waste rock and overburden disposal locations that would not require a regulatory amendment. The non-regulatory options were assessed and compared using environmental, technical, and socio-economic criteria, but were rejected because of the proximity to residences, technical issues, or the associated increased cost.

Regulatory options entail the disposal of tailings and mine waste in a manner that results in direct impacts<sup>17</sup> to one or more waters frequented by fish and, therefore, require that the waters be added to Schedule 2 of the MMER. New Gold identified two potential tailings and mine rock disposal locations, which were assessed and compared using environmental, technical, and socio-economic criteria. One tailings disposal option was rejected because of technical issues and the fact that New Gold did not own the land where it would be located.

The preferred option for tailings disposal is located to the northwest of the open pit and overprints Loslo Creek and Marr Creek (see Figure 1). The location takes advantage of the natural topography with high ground on the north border, which will not require dam containment. This option is also well suited for the development of internal dams for separate water ponding in the TMA, and the

- l'emplacement est situé sur un terrain appartenant à New Gold;
- l'emplacement est situé à 10 km de l'usine de transformation (pour limiter la longueur des installations de transport des résidus miniers) et de la mine à ciel ouvert (pour atténuer les préoccupations concernant la qualité de l'air qui surviennent lors d'une augmentation de la distance de transport et réduire les coûts de transport en réduisant la consommation d'essence);
- l'emplacement est situé dans le bassin versant de la rivière Pinewood.

New Gold a relevé huit emplacements possibles pour l'entreposage des résidus miniers et cinq emplacements pour l'entreposage des stériles au cours de la phase préliminaire. Quatre options d'entreposage des résidus miniers et une option d'entreposage des stériles ont été éliminées du fait qu'elles ne respectaient pas un ou plusieurs des critères ci-dessus, qui étaient considérés comme des critères essentiels.

Les options non réglementaires comprennent l'entreposage des déchets miniers qui n'auraient pas de répercussions directes sur les plans d'eau où vivent des poissons. New Gold a proposé deux emplacements possibles pour l'entreposage des résidus miniers et trois pour le mort-terrain et les stériles qui n'auraient nécessité aucune modification réglementaire. Les options non réglementaires ont été évaluées et comparées à l'aide de critères environnementaux, techniques et socio-économiques, mais ont été rejetées pour des raisons d'emplacement à proximité des résidences, de problèmes techniques, ainsi qu'en raison des coûts plus élevés qu'elles engendraient.

Les options réglementaires comprennent l'entreposage des résidus miniers et des stériles d'une manière qui engendrerait des répercussions directes<sup>17</sup> sur un ou plusieurs plans d'eau où vivent des poissons et exigeraient par conséquent que les plans d'eau soient inscrits à l'annexe 2 du REMM. New Gold a proposé deux emplacements possibles pour entreposer les résidus miniers et les stériles, qui ont été évalués et comparés à l'aide de critères environnementaux, techniques et socio-économiques. L'une des options d'entreposage des résidus miniers a été rejetée en raison de problèmes techniques et du fait que New Gold n'était pas propriétaire de l'emplacement.

L'emplacement privilégié pour l'entreposage des résidus miniers est situé au nord-ouest de la mine à ciel ouvert et englobe les ruisseaux Loslo et Marr (voir la figure 1). L'emplacement profite d'une topographie naturelle avec zones élevées, à sa limite nord, qui n'exigera pas de barrage de confinement. L'emplacement est également bien adapté pour l'aménagement de barrages internes pour

<sup>17</sup> "Direct impacts" refer to the infilling of a water body or a portion of a water body with mine tailings. In contrast, indirect impacts may occur downstream as a result of changes in water quality, reductions in flow or other causes.

<sup>17</sup> Les « répercussions directes » désignent le remblayage d'un plan d'eau ou d'une partie d'un plan d'eau avec des résidus miniers. En revanche, des répercussions indirectes pourraient avoir lieu en aval en raison de changements dans la qualité de l'eau, de diminutions du débit ou d'autres causes.



water discharge pond and the constructed wetland for further polishing of the mine effluent prior to final discharge to the environment. This option does not impact local residences or transportation routes and has limited air quality and noise impacts. The economic aspects of this option are the most favourable given the greater amount of natural containment imparted by the high ground at the north limit and the fact that the site is located on land owned by New Gold.

For the disposal of mine waste and overburden, two options were chosen. The first is located east of the open pit and overprints a portion of Clark Creek, which is proposed for realignment as part of the fish habitat compensation plan. This option was identified as one of the preferred options for the disposal of waste rock owing to the valley topography, which facilitates runoff and seepage collection, and it also has the smallest footprint at 375 ha. The other option is located to the west of the open pit and overprints the lower reach of fish-frequented Marr Creek. This alternative is situated on relatively flat terrain and has a footprint of 399 ha. Both options are the most cost-effective and minimize the effects on the environment. Further details on these locations are provided in Figure 1.

#### *Analytical framework*

The Amendments will add waters frequented by fish to Schedule 2 of the MMER so that they can be used for the disposal of mine waste from the Rainy River Project.

Given the absence of a feasible non-regulatory option for mine waste disposal, a meaningful baseline scenario could not be constructed for the analytical framework and, in turn, no cost-benefit analysis could be performed. The analysis below will examine the impacts of the Amendments on the environment, the Government and Canadian businesses.

#### *Environmental impacts*

The use of waters from the Pinewood River watershed for the disposal of mine waste from the Rainy River Project will result in the loss of 21.3 ha of fish habitat in Loslo Creek, Marr Creek and their tributaries. As a result of the loss of these water bodies, which flow directly into the Pinewood River, the Pinewood River will experience flow reductions. To compensate for the loss of fish habitat, West Creek, a tributary to West Creek and Clark Creek will be realigned and pond habitat will be created with the construction of West Pond, Clark Pond and Stockpile Pond.

retenir l'eau dans le parc à résidus miniers ainsi que du bassin de polissage et de la zone humide artificielle pour purifier davantage l'effluent minier avant son rejet final dans l'environnement. Cette option n'a aucune incidence sur les résidences ou les voies de transport locales et a des impacts limités en matière de qualité de l'air et de bruit. Les aspects économiques de cette option sont les plus favorables du fait que la majeure partie du confinement est assurée par le terrain plus élevé à la limite nord et que le site est situé sur un terrain appartenant à New Gold.

Pour l'entreposage des stériles et du mort-terrain, deux options ont été retenues. La première option est un emplacement situé à l'est de la mine à ciel ouvert qui couvre une partie du ruisseau Clark, que l'on prévoit réaligner dans le cadre du plan compensatoire de l'habitat du poisson. Cette option a été considérée comme étant l'une des options privilégiées pour l'entreposage des stériles en raison de la topographie en forme de vallée qui facilite la collecte des eaux de ruissellement et d'infiltration et qui affiche également la plus petite empreinte, soit 375 ha. L'autre option est un emplacement situé à l'ouest de la mine à ciel ouvert qui englobe le tronçon inférieur du ruisseau Marr dans lequel vivent des poissons. Cette solution de rechange présente un terrain relativement plat et a une empreinte de 399 ha. Ces deux options sont les plus rentables et réduisent au minimum les effets sur l'environnement. La figure 1 donne plus de détails sur ces emplacements.

#### *Cadre d'analyse*

Les modifications réglementaires entraîneront l'inscription des plans d'eau où vivent des poissons à l'annexe 2 du REMM afin qu'ils puissent être utilisés pour l'entreposage de déchets miniers du projet Rainy River.

Étant donné l'absence d'une option non réglementaire réalisable pour l'entreposage de déchets miniers, il a été impossible de créer un scénario de référence pertinent et d'effectuer une analyse coûts-avantages. L'analyse ci-après examinera l'incidence des modifications réglementaires sur l'environnement, le gouvernement et les entreprises canadiennes.

#### *Répercussions environnementales*

L'utilisation des plans d'eau situés dans le bassin versant de la rivière Pinewood pour entreposer des déchets miniers du projet Rainy River entraînera la perte de 21,3 ha d'habitat du poisson dans les ruisseaux Loslo et Marr et leurs tributaires. La perte de ces ruisseaux, qui sont des tributaires de la rivière Pinewood, engendrera une réduction du débit de la rivière Pinewood. Pour compenser la perte de l'habitat du poisson, le ruisseau West, un tributaire du ruisseau West et le ruisseau Clark seront réalignés et des bassins seront créés avec la construction du bassin West, du bassin Clark et du bassin Stockpile.

The Department of Fisheries and Oceans is of the opinion that the species present in the waters that will be destroyed are resilient and common throughout the region. The success of the realignment of West Creek and Clark Creek will be monitored by measuring a minimum of nine species of fish, determining if multiple year classes of fish are present and undertaking abundance monitoring in each of the diverted creeks.

As a measure to mitigate serious harm to fish related to the reduction in the flow of the Pinewood River between the West Creek and Loslo Creek inflow to the river, a plan will be implemented to monitor the fish community of the Pinewood River between the two creek inflows to confirm that the fish community and passage are maintained.

The loss of fish habitat will be offset by the development and implementation of the fish habitat compensation plan, as required under section 27.1 of the MMR. This plan has been reviewed and accepted by the Department of Fisheries and Oceans, and New Gold has already implemented a substantial number of the plan's requirements.

#### *Cost to Government*

Government of Canada enforcement activities include inspections to monitor the implementation of the fish habitat compensation plan, which may have associated incremental costs. Specifically, there may be incremental site visit, monitoring and review costs incurred by the Department of Fisheries and Oceans. These incremental costs will be low given that the Department of Fisheries and Oceans is planning to conduct site visits and monitoring in the context of other authorizations under the *Fisheries Act*. Furthermore, these incremental monitoring activities, and associated costs, will only occur during the implementation of the fish habitat compensation plan, and will not continue throughout the life of the mine waste disposal areas. Incremental compliance promotion costs may also be incurred but will be low, given that the majority of compliance promotion activities occurred during the federal EA process.

Therefore, the total incremental costs to the Government associated with the monitoring and implementation of the fish habitat compensation plan will be low.

#### *Cost to business*

The Amendments will result in additional costs to New Gold associated with the implementation of the fish habitat compensation plan.

Le ministère des Pêches et des Océans est d'avis que les espèces présentes dans les plans d'eau qui seront détruits sont résilientes et courantes dans toute la région. La réussite du réalignment des ruisseaux West et Clark fera l'objet d'un suivi dans le cadre duquel on examinera au moins neuf espèces de poissons, on déterminera si plusieurs classes d'âge de poissons sont présentes et on surveillera l'abondance des poissons dans chacun des ruisseaux détournés.

Pour atténuer les dommages graves causés aux poissons par la réduction du débit de la rivière Pinewood entre l'embouchure des ruisseaux West et Loslo, un plan de surveillance des communautés de poissons de la rivière Pinewood entre l'embouchure des deux ruisseaux sera mis en œuvre pour vérifier que les communautés de poissons et le passage sont maintenus.

La perte d'habitat du poisson sera compensée par l'élaboration et la mise en œuvre du plan compensatoire de l'habitat du poisson, comme l'exige l'article 27.1 du REMM. Ce plan a été examiné et accepté par le ministère des Pêches et des Océans, et New Gold a déjà satisfait à un grand nombre des exigences du plan.

#### *Coûts pour le gouvernement*

Dans le cadre des activités d'application de la loi, des inspections visant à surveiller la mise en œuvre du plan compensatoire de l'habitat du poisson peuvent entraîner des coûts différentiels pour le gouvernement du Canada. En particulier, des coûts différentiels liés aux visites des sites, au suivi et à la surveillance pourraient être engagés par le ministère des Pêches et des Océans. Ces coûts différentiels ne seront pas élevés, étant donné que le ministère des Pêches et des Océans planifie entreprendre des visites de sites et faire un suivi dans le cadre d'autres autorisations en vertu de la *Loi sur les pêches*. En outre, ces activités de surveillance supplémentaires et les coûts associés n'auront lieu que pendant la période de mise en œuvre du plan compensatoire de l'habitat du poisson et ne se poursuivront pas pendant toute la durée de vie des aires d'entreposage de déchets miniers. Le gouvernement du Canada pourrait avoir à prendre en charge des coûts différentiels de promotion de la conformité qui seront faibles, étant donné que la majorité des activités de promotion de la conformité ont eu lieu tout au long du processus de l'EE fédérale.

Par conséquent, les coûts différentiels totaux liés au suivi et à la mise en œuvre du plan compensatoire de l'habitat du poisson seront faibles pour le gouvernement du Canada.

#### *Coûts pour l'entreprise*

Les modifications réglementaires occasionneront des coûts supplémentaires pour New Gold en raison de la mise en œuvre du plan compensatoire de l'habitat du poisson.

Costs attributable to the fish habitat compensation plan, such as annual monitoring for five years, and the construction of creek diversions and ponds are estimated to be \$2,658,094.<sup>18</sup>

### *Strategic environmental assessment*

A strategic environmental assessment (SEA) has concluded that the *Regulations Amending the Metal Mining Effluent Regulations* under the *Fisheries Act* (the Act), which will authorize mine waste disposal in water bodies frequented by fish for the Rainy River Project, will result in adverse environmental effects, i.e. loss of fish habitat. This loss of fish habitat will be mitigated by the implementation of a fish habitat compensation plan.

Moreover, follow-up monitoring of the implementation of the fish habitat compensation plan is required as part of the plan. The monitoring will evaluate the adequacy of the plan to create and maintain fish habitat and requires that the Proponent submit an annual monitoring report to the Department of Fisheries and Oceans on the effectiveness of the plan.

The Amendments will contribute to the long-term goal of the Federal Sustainable Development Strategy (FSDS) of having “clean and healthy lakes and rivers [to] support economic prosperity and the well-being of Canadians”. The MMR have strict limits on the quality of effluent that can be discharged by metal mines to ensure the safe disposal of mining wastes, and require ongoing monitoring and inspection. The MMR also require the Proponent to compensate for the loss of fish habitat caused by the use of a fish-frequented water body for the disposal of mine waste. Therefore, this regulatory initiative will contribute to the following goals set out in the 2016–2019 FSDS:

- pristine lakes and rivers; and
- safe and healthy communities.

### *Rationale summary*

New Gold identified waters frequented by fish that are located in the area selected for the disposal of mine waste. These fish-frequented waters are described as a portion of an unnamed creek, locally known as Loslo Creek, and of its unnamed tributaries, that are tributary to Pinewood River, Ontario; a portion of an unnamed creek, locally known as Marr Creek, and of its unnamed tributaries, that are tributary to Pinewood River, Ontario; and a portion of an unnamed creek, locally known as Marr Creek, other

Les coûts attribuables au plan compensatoire de l'habitat du poisson tels que les cinq années de suivi, la construction des bassins et le réaligement des ruisseaux sont estimés à 2 658 094 \$<sup>18</sup>.

### *Évaluation environnementale stratégique*

L'évaluation environnementale stratégique (EES) a conclu que le *Règlement modifiant le Règlement sur les effluents des mines de métaux* pris en vertu de la *Loi sur les pêches* (la Loi), qui autorisera l'entreposage de déchets miniers dans des plans d'eau où vivent des poissons pour le projet Rainy River, aura des effets environnementaux négatifs, c'est-à-dire une perte d'habitat du poisson. Cette perte d'habitat du poisson sera atténuée par la mise en œuvre d'un plan compensatoire de l'habitat du poisson.

En outre, le suivi de la mise en œuvre du plan compensatoire est une exigence dans le cadre du plan. Les mesures de suivi permettront d'évaluer la pertinence du plan pour créer et maintenir l'habitat du poisson et exigeront que le promoteur soumette un rapport de suivi annuel au ministère des Pêches et des Océans concernant l'efficacité du plan.

Les modifications réglementaires contribueront à l'objectif à long terme de la Stratégie fédérale de développement durable voulant que « des lacs et des cours d'eau propres soutiennent la prospérité économique et le bien-être des Canadiens ». Le REMM impose des limites strictes à l'égard de la qualité des effluents pouvant être rejetés par les mines de métaux afin d'assurer l'entreposage sécuritaire des déchets miniers, et requiert un processus continu de surveillance et d'inspection. Le REMM oblige également le promoteur à compenser la perte d'habitat de poisson causée par l'utilisation d'un plan d'eau où vivent des poissons pour l'entreposage de déchets miniers. Par conséquent, cette initiative réglementaire contribuera aux objectifs suivants établis dans le cadre de la Stratégie fédérale de développement durable 2016-2019 :

- lacs et cours d'eau vierges, et
- collectivités sûres et en santé.

### *Résumé de la justification*

New Gold a identifié les plans d'eau où vivent des poissons qui se trouvent dans la zone choisie pour l'entreposage de déchets miniers. Ces plans d'eau où vivent des poissons sont décrits comme étant une partie d'un ruisseau sans nom, connu localement sous le nom de ruisseau Loslo, et de ses tributaires sans nom, qui sont tributaires de la rivière Pinewood, en Ontario, une portion d'un ruisseau sans nom, connu localement sous le nom de ruisseau Marr, et de ses tributaires sans nom, qui sont tributaires

<sup>18</sup> Present value using a 3% discount rate for 2017–2021, inclusively. This estimate does not include the cost of features of the fish habitat compensation plan that have already been implemented.

<sup>18</sup> Valeur actualisée en utilisant un taux d'actualisation de 3 % pour 2017 à 2021, inclusivement. L'estimation n'inclut pas le coût des exigences du plan qui ont déjà été mises en œuvre.

than the portion previously mentioned, that is tributary to the Pinewood River, Ontario.<sup>19</sup> However, the use of these waters for the disposal of mine waste from the Rainy River Project will only be possible if they are added to Schedule 2 of the MMER, which is the objective of the Amendments.

The Amendments will allow the destruction of 21.3 ha of fish habitat. To offset the loss of fish habitat, the fish habitat compensation plan will be implemented, including the realignment of two creeks, the creation of inline pond habitat and a follow-up program to ensure the compensation has occurred. The total cost of the fish habitat compensation plan incurred by New Gold is estimated to be \$2,658,094.<sup>20</sup> Incremental costs to the Government associated with the fish habitat compensation plan will be low.

On January 12, 2015, the former Minister of the Environment announced that the proposed Rainy River Project was not likely to cause significant adverse environmental effects. In addition, the environmental assessment decision statement identified the conditions that the Proponent had to meet with respect to mitigation measures and follow-up program requirements.

Residents from the local community, Indigenous peoples, environmental non-governmental organizations, and local mining business representatives provided comments during the consultation sessions on the proposed Amendments. These comments focused on environmental and economic impacts from the Rainy River Mine Project as a whole, the proposed Amendments, and the fish habitat compensation plan. The Rainy River Project and the Amendments were supported by the mining industry, the local population and generally by the Indigenous communities.

### Implementation, enforcement and service standards

The Amendments will enable New Gold to utilize water bodies frequented by fish for the disposal of mine waste from the Rainy River Project.

Given that the MMER are regulations made pursuant to the *Fisheries Act*, enforcement personnel would, when verifying compliance with the MMER, act in accordance with the *Compliance and Enforcement Policy for the*

de la rivière Pinewood, en Ontario, et une partie d'un ruisseau sans nom, connu localement sous le nom de ruisseau Marr, autre que la portion mentionnée antérieurement, qui est tributaire de la rivière Pinewood, en Ontario<sup>19</sup>. Cependant, l'utilisation de ces plans d'eau pour l'entreposage de déchets miniers du projet Rainy River est interdite à moins qu'ils ne soient inscrits à l'annexe 2 du REMM, ce qui est l'objectif des modifications réglementaires.

Les modifications réglementaires permettront la destruction de 21,3 ha d'habitat du poisson. Pour compenser la perte d'habitat du poisson, le plan compensatoire doit être mis en œuvre, y compris le réalignement de deux ruisseaux ainsi que la création d'habitats de bassin et la mise en œuvre d'un programme de suivi pour vérifier l'efficacité du plan. Les coûts totaux du plan compensatoire de l'habitat du poisson engagés par le promoteur sont estimés à 2 658 094 \$<sup>20</sup>. Pour le gouvernement du Canada, les coûts supplémentaires totaux associés au plan compensatoire seront peu importants.

Le 12 janvier 2015, l'ancienne ministre de l'Environnement a annoncé que le projet Rainy River n'était pas susceptible d'entraîner des effets environnementaux négatifs importants. En outre, la déclaration concernant l'évaluation environnementale avait précisé les conditions que le promoteur devait respecter pour répondre aux exigences en matière de mesures d'atténuation et de suivi.

Des résidents de la communauté locale, des peuples autochtones, des organisations non gouvernementales de l'environnement et des représentants d'entreprises minières locales ont formulé des commentaires pendant les séances de consultation tenues sur les modifications proposées. Ces commentaires portaient sur les impacts environnementaux et économiques du projet Rainy River dans son ensemble, sur les modifications réglementaires proposées et sur le plan compensatoire de l'habitat du poisson. Le projet Rainy River et les modifications réglementaires étaient appuyés par l'industrie minière, la population locale et, de façon générale, par les communautés autochtones.

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

Les modifications réglementaires permettront à New Gold d'utiliser des plans d'eau où vivent des poissons pour l'entreposage de déchets miniers provenant du projet Rainy River.

Étant donné que le REMM est un règlement pris en application de la *Loi sur les pêches*, lorsque le personnel chargé de l'application de la loi vérifiera la conformité au REMM, il devra suivre la *Politique de conformité et d'application*

<sup>19</sup> Ibid., 9.

<sup>20</sup> Present value using a 3% discount rate for 2017–2021, inclusively. This estimate does not include the cost of features of the fish habitat compensation plan that have already been implemented.

<sup>19</sup> Ibid., 9.

<sup>20</sup> Valeur actualisée en utilisant un taux d'actualisation de 3 % pour 2017 à 2021, inclusivement. L'estimation n'inclut pas le coût des exigences du plan qui ont déjà été mises en œuvre.

*Habitat Protection and Pollution Prevention Provisions of the Fisheries Act* (hereinafter, the Policy). Verification of compliance with the Amendments and the *Fisheries Act* will include, among other inspection activities, site visits, sample analysis, review of fish habitat compensation plans and related reports associated with the Amendments.

If there is evidence of an alleged offence of the fisheries protection and pollution prevention provisions of the *Fisheries Act* and/or related regulations, enforcement personnel will decide on an appropriate enforcement action, in accordance with the following criteria, as set out in the Policy:

- nature of the alleged violation;
- effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator; and
- consistency in enforcement.

Given the circumstances and subject to the enforcement officer's discretion, the following instruments are available to respond to alleged violations:

- warnings;
- directions;
- orders by the Minister;
- injunctions; and
- prosecutions.

For more information on the Policy, please consult the *Compliance and Enforcement Policy for the Habitat Protection and Pollution Prevention Provisions of the Fisheries Act*.<sup>21</sup>

## Contact

Mr. Chris Doiron  
Manager  
Mining Section  
Mining and Processing Division  
Industrial Sectors, Chemicals, and Waste Directorate  
Environment and Climate Change Canada  
351 Saint-Joseph Boulevard  
Gatineau, Quebec  
K1A 0H3  
Telephone: 819-420-7688  
Fax: 819-420-7381  
Email: [ec.mmer-remm.ec@canada.ca](mailto:ec.mmer-remm.ec@canada.ca)

*des dispositions de la Loi sur les pêches pour la protection de l'habitat du poisson et la prévention de la pollution* (ci-après, la Politique). La vérification de la conformité aux modifications réglementaires et à la *Loi sur les pêches* devra comprendre, entre autres, des activités d'inspection, des visites de sites, des analyses d'échantillons, un examen des plans compensatoires de l'habitat du poisson et des autres rapports associés aux modifications proposées.

S'il existe des preuves d'une infraction alléguée aux dispositions sur la protection des pêches ou la prévention de la pollution de la *Loi sur les pêches* ou des règlements associés, les agents chargés de l'application de la loi devront décider des mesures d'application de la loi à prendre, selon les critères suivants, tels qu'ils sont énoncés dans la Politique :

- nature de l'infraction présumée;
- efficacité à obtenir le résultat souhaité auprès du contrevenant présumé;
- cohérence dans l'application.

En fonction des circonstances et à la discrétion des agents d'application de la loi, les interventions suivantes sont possibles en cas d'infractions présumées :

- avertissements;
- directives;
- ordonnances ministérielles;
- injonctions;
- poursuites.

Pour tout complément d'information au sujet de la Politique, veuillez vous référer à la *Politique de conformité et d'application de la Loi sur les pêches pour la protection de l'habitat du poisson et la prévention de la pollution*.<sup>21</sup>

## Personne-ressource

M. Chris Doiron  
Gestionnaire  
Section des mines  
Division des mines et du traitement  
Direction des secteurs industriels, des substances chimiques et des déchets  
Environnement et Changement climatique Canada  
351, boulevard Saint-Joseph  
Gatineau (Québec)  
K1A 0H3  
Téléphone : 819-420-7688  
Télécopieur : 819-420-7381  
Courriel : [ec.mmer-remm.ec@canada.ca](mailto:ec.mmer-remm.ec@canada.ca)

<sup>21</sup> Government of Canada, 2013. Environment and Climate Change Canada. *Compliance and Enforcement Policy for the Habitat Protection and Pollution Prevention Provisions of the Fisheries Act*. November 2001. <https://www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=En&n=D6B74D58-1> (accessed December 1, 2016).

<sup>21</sup> Gouvernement du Canada, 2013. Environnement et Changement climatique Canada. *Politique de conformité et d'application des dispositions de la Loi sur les pêches pour la protection de l'habitat du poisson et la prévention de la pollution*. Novembre 2001. <http://www.ec.gc.ca/alef-ewe/default.asp?lang=Fr&n=D6B74D58-1> (consulté le 1<sup>er</sup> décembre 2016).

Registration  
SOR/2017-198 September 22, 2017

WEIGHTS AND MEASURES ACT

### Regulations Amending the Weights and Measures Regulations

P.C. 2017-1174 September 22, 2017

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Industry, pursuant to paragraphs 10(1)(e.1)<sup>a</sup> and (v) of the *Weights and Measures Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Weights and Measures Regulations*.

### Regulations Amending the Weights and Measures Regulations

## Amendments

**1** The long title of the *Weights and Measures Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

#### Weights and Measures Regulations

**2** Section 1 of the Regulations and the heading before it are repealed.

**3** Section 29 of the Regulations is replaced by the following:

**29 (1)** For the purpose of subsection 15(1) of the Act, a trader who uses or possesses for use a device set out in column I of Part I of Schedule I, in the category of trade set out in column II, shall cause the device to be examined within the period set out in column III, counting from the day on which the most recent certificate showing that the device meets the requirements of the Act and these Regulations was issued following the examination referred to in

(a) paragraph 8(b) of the Act, before the first use in trade of the device; or

(b) section 15 or 15.1 of the Act.

(2) If a device falls under more than one item of Part I of Schedule I, the shortest period set out in column III for those items applies for the purposes of subsection (1).

<sup>a</sup> S.C. 2011, c. 3, s. 14(2)

<sup>b</sup> R.S., c. W-6

<sup>1</sup> C.R.C., c. 1605

Enregistrement  
DORS/2017-198 Le 22 septembre 2017

LOI SUR LES POIDS ET MESURES

### Règlement modifiant le Règlement sur les poids et mesures

C.P. 2017-1174 Le 22 septembre 2017

Sur recommandation du ministre de l'Industrie et en vertu des alinéas 10(1)e.1)<sup>a</sup> et v) de la *Loi sur les poids et mesures*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les poids et mesures*, ci-après.

### Règlement modifiant le Règlement sur les poids et mesures

## Modifications

**1** Le titre intégral du *Règlement sur les poids et mesures*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

#### Règlement sur les poids et mesures

**2** L'article 1 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

**3** L'article 29 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

**29 (1)** Pour l'application du paragraphe 15(1) de la Loi, le commerçant qui utilise un instrument visé à la colonne I de la partie I de l'annexe I pour la catégorie de commerce visée à la colonne II, ou qui l'a en sa possession à cette fin, le fait examiner dans le délai indiqué à la colonne III, calculé à compter de la date de délivrance du plus récent certificat attestant la conformité de l'instrument à la Loi et au présent règlement à la suite de l'examen :

a) soit visé à l'alinéa 8b) de la Loi et effectué avant la première utilisation de l'instrument dans le commerce;

b) soit visé aux articles 15 ou 15.1 de la Loi.

(2) Pour l'application du paragraphe (1), dans le cas où l'instrument est visé par plus d'un article de la partie I de l'annexe I, le plus court des délais indiqués à la colonne III pour ces articles s'applique.

<sup>a</sup> L.C. 2011, ch. 3, par. 14(2)

<sup>b</sup> L.R., ch. W-6

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1605

**4 The portion of section 29.1 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**29.1** For the purpose of subsection 15(2) of the Act, the Minister may grant to a trader an extension of a period established under subsection 29(1) if

**5 Part II of Schedule I to the Regulations is repealed.**

## Coming into Force

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

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

Amendments to the *Weights and Measures Regulations* (the Regulations) came into force on August 1, 2014. These amendments were required to prescribe provisions in the newly enacted *Fairness at the Pumps Act*. The amendments to the Act introduced periodic examination requirements for traders using weighing and measuring devices in certain categories of trade. The Regulations set out the period in which traders must cause their device to be examined and the due date of the first periodic examination. They also set out which types of examinations count toward the determination of the due date.

The regulatory text pertaining to periodic examination requirements has proven extremely difficult to understand and interpret. This new requirement that was introduced in 2014 was drafted in such a way as to ensure the smoothest possible implementation. The aim was to make it easier for traders to determine the date by which they had to cause the first periodic examination of their weighing and measuring devices. With this emphasis on the first periodic examination, the provision included a number of scenarios to help traders determine this date, but consequently, it made it difficult to determine the dates of subsequent periodic examinations.

Since the implementation period ended on August 1, 2017, the Regulations only need to address the periodic examination requirement moving forward. Corrections to the Regulations are also needed in order to remove text that was specific to the implementation. At the same time, a portion of the text outlining the types of examinations that

**4 Le passage de l'article 29.1 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**29.1** Pour l'application du paragraphe 15(2) de la Loi, le ministre peut accorder au commerçant une prorogation du délai visé au paragraphe 29(1) si les conditions suivantes sont remplies :

**5 La partie II de l'annexe I du même règlement est abrogée.**

## Entrée en vigueur

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

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Enjeux

Les modifications du *Règlement sur les poids et mesures* (le Règlement) sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> août 2014. Ces modifications étaient nécessaires pour préciser des dispositions de la *Loi sur l'équité à la pompe* nouvellement adoptée. Les nouvelles modifications de la Loi visaient à introduire les exigences relatives aux examens périodiques pour les commerçants qui utilisent des instruments de pesage et de mesurage dans certaines catégories de commerce. Le Règlement prescrit la période allouée aux commerçants pour faire examiner leurs instruments ainsi que la date d'échéance du premier examen périodique. Il spécifie également quels genres d'examens sont pris en compte dans l'établissement de la date d'échéance.

Le texte réglementaire concernant les exigences relatives aux examens périodiques s'est avéré très difficile à comprendre et à interpréter. Cette nouvelle exigence, introduite en 2014, avait été rédigée de manière à assurer une mise en œuvre sans heurt. L'objectif était de permettre aux commerçants de déterminer plus facilement la date limite à laquelle ils devaient faire subir le premier examen périodique à leurs instruments de mesure ou de pesage. L'accent étant mis sur la date du premier examen périodique, la provision comprenait un certain nombre de scénarios pour aider les commerçants à déterminer cette date, mais, par conséquent, il était difficile de déterminer les dates des prochains examens périodiques.

Puisque la période de mise en œuvre a pris fin le 1<sup>er</sup> août 2017, en allant de l'avant, le Règlement a seulement besoin d'aborder l'exigence relative aux examens périodiques. Des corrections au Règlement étaient nécessaires afin de supprimer le texte qui était spécifique à la mise en œuvre. En même temps, une partie du texte énonçant les genres

count toward the determination of the next periodic examinations also needed to be clarified.

## **Background**

The implementation period for mandatory examinations was gradually carried out over a 24-month period for most categories of trade, except for the retail food trade category, where the period was 36 months. The implementation period was from August 1, 2014, to August 1, 2016, with the exception of the retail food category, where the implementation period was extended by a year and ran from August 1, 2014, to August 1, 2017.

The implementation of periodic examinations was phased in based on the geographic location of the trader's device so as to avoid all devices becoming due for examination at the same time, which would have created pressure on the availability of examination services and could have affected the price of examinations.

Prior to these amendments, the Regulations set out scenarios for situations that could arise during the implementation period. This includes dealing with a device that was moved to a new region prior to the expiry of the implementation period. Another provision was added so that traders who had recently had their devices examined prior to the coming into force of this new requirement were not penalized. Under this provision, a device used in trade prior to August 1, 2014, had to be examined within whichever of the following periods ended later: the implementation period for the geographic location of the device determined by postal code or the period counting from the last examination carried out prior to implementation. With the implementation period over, these provisions are no longer required and could be repealed.

## **Objectives**

These amendments to the Regulations aim to make the regulatory text that prescribes the period in which traders must cause their device to be examined more coherent and easier to understand. They will also prevent any confusion that implementation-specific dates and scenarios would have caused if kept in the text.

## **Description**

These amended Regulations are important to traders who use or possess for use in trade weighing and measuring devices in the categories of trade subject to periodic examination requirements. The changes include the repealing of two subsections that had been part of the Regulations to facilitate the introduction and implementation of periodic

d'examens qui sont pris en compte dans l'établissement des prochains examens périodiques devait aussi être clarifiée.

## **Contexte**

La mise en œuvre des examens obligatoires a été effectuée graduellement sur une période de 24 mois, soit du 1<sup>er</sup> août 2014 au 1<sup>er</sup> août 2016, pour la plupart des catégories de commerce, à l'exception du commerce au détail des aliments, dont la période a été prolongée d'un an, soit jusqu'au 1<sup>er</sup> août 2017.

La mise en œuvre des examens périodiques s'est faite de manière progressive en fonction de l'emplacement géographique de l'instrument du commerçant, et ce, pour éviter que les instruments ne doivent tous être examinés en même temps, ce qui aurait créé une pression sur la disponibilité des services d'examen et aurait pu avoir une incidence sur le prix des examens.

Avant ces modifications, le Règlement présentait également des scénarios pour des situations pouvant survenir pendant la période de mise en œuvre, notamment le traitement d'un instrument qui aurait été déplacé dans une nouvelle région avant la fin de la période de mise en œuvre. Une autre disposition a été ajoutée pour que le commerçant qui avait fait examiner récemment ses instruments, avant l'entrée en vigueur de la nouvelle exigence, ne soit pas pénalisé. En vertu de cette disposition, un instrument utilisé dans le commerce avant le 1<sup>er</sup> août 2014 doit faire l'objet d'un examen dans celui des délais suivants qui expire le plus tard : le délai de mise en œuvre pour la zone géographique de l'instrument déterminé en fonction du code postal ou le délai calculé à compter du dernier examen effectué avant la mise en œuvre. Étant donné que la mise en œuvre est terminée, ces dispositions ne sont plus nécessaires et ont pu être abrogées.

## **Objectifs**

Les modifications apportées au Règlement visent à rendre plus cohérent et plus facile à comprendre le texte qui prescrit le délai dans lequel les commerçants doivent faire examiner leurs instruments. De plus, elles éviteront toute confusion qui aurait été causée si les dates et les scénarios spécifiques à la mise en œuvre avaient été gardés dans le texte.

## **Description**

Ces modifications réglementaires sont importantes pour les commerçants qui utilisent ou qui possèdent des instruments de pesage et de mesurage à des fins commerciales dans les catégories de commerce assujetties aux examens périodiques. Elles comprennent la suppression du texte qui avait été incorporé au Règlement pour faciliter



examinations, such as the scenarios mentioned above. They also included removing all occurrences of the implementation date (August 1, 2014) as they would have added to the confusion had they remained after the implementation period had ended.

Along with the changes mentioned above, the amended Regulations also more clearly outline the types of examinations (e.g. examination before the first use in trade, examination at the request of the owner or person in possession of the device) that count toward the determination of the due date of the next periodic examination. This was done by setting the two types of examinations apart from the main body of the subsection to improve readability and clarity.

The periodic examination requirements have not changed in any way; the amendments aim to enhance the readability and clarity of this requirement. It should now be much easier for traders to understand that they must have any new or existing devices subject to periodic examinations examined at the prescribed interval on a continuing basis.

#### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs for business.

#### **Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs (or insignificant costs) for small business.

#### **Consultation**

The periodic examination requirements have not changed in any way. This means that the amendments do not have an impact on the general public, device owners and stakeholders, or on device examinations activities in general. As a result, no consultations were held as part of this regulatory change.

#### **Rationale**

All of these clarifications contribute to a better comprehension of periodic examination requirements and help departmental personnel, device owners and the general public better understand the actions Measurement Canada takes in order to ensure a fair and equitable marketplace.

l'introduction et la mise en œuvre des examens périodiques, tels que les scénarios susmentionnés. Elles comprennent aussi la suppression de toutes les occurrences de la date de mise en œuvre (1<sup>er</sup> août 2014), car elles auraient ajouté à la confusion si elles avaient été conservées après que la période de mise en œuvre prenne fin.

En plus des changements susmentionnés, le Règlement présente aussi plus clairement les genres d'examens (par exemple examen avant la première utilisation dans le commerce, examen à la demande du propriétaire ou du possesseur de l'instrument) qui sont pris en compte dans l'établissement de la date d'échéance du prochain examen périodique. Cela a été réalisé en séparant du paragraphe les deux genres d'examens afin de le rendre plus facile à lire et plus clair.

Les exigences relatives aux examens périodiques n'ont changé d'aucune façon; les modifications visent à améliorer la lisibilité et la clarté de cette exigence. Il devrait être maintenant beaucoup plus facile pour les commerçants de comprendre qu'ils doivent faire examiner à des intervalles prescrits, et ce, sur une base continue, tout instrument, nouveau ou existant, assujéti aux examens périodiques. De plus, le Règlement indiquera clairement les examens qui sont pris en compte dans l'établissement de la date du prochain examen périodique.

#### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au règlement proposé, car il n'y a aucun changement des coûts administratifs imposés aux entreprises.

#### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car la proposition n'entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

#### **Consultation**

Les exigences relatives aux examens périodiques n'ont pas du tout changé. Cela veut dire qu'il n'y a pas de répercussions sur le grand public, les propriétaires d'instruments et les intervenants, ou sur les activités d'examens d'instruments en général. Par conséquent, aucune consultation n'a été effectuée dans le cadre de ce changement réglementaire.

#### **Justification**

Toutes ces clarifications contribuent à une meilleure compréhension des exigences relatives aux examens périodiques et aident les employés ministériels, les propriétaires d'instruments et le grand public à mieux comprendre les actions que Mesures Canada entreprend afin de veiller à ce que le marché soit juste et équitable.

The implementation period is over and traders have now caused the first periodic examination of their device. The regulatory text has been shortened to focus on the continuing requirement for periodic examinations of existing devices and the examination frequency that applies to new devices that are examined and certified for the first time. At the same time, the types of examination that count toward the determination of periodic examinations dates were more clearly outlined in the text.

Keeping the text that was implementation specific would have continued to cause confusion, especially since it included dates and scenarios that no longer apply post-implementation. It would have made it extremely difficult to figure out the due date of subsequent periodic examinations following the initial one performed during implementation.

The amended Regulations more accurately present the requirements relating to periodic examinations moving forward and help traders better understand the frequency at which they must have their device examined and the date on which their device will be due for examination. They also allow Measurement Canada to more efficiently enforce the requirements, as the text is now clearer for departmental personnel, device owners and the general public.

The issues that have been resolved by amending the Regulations are administrative and housekeeping in nature and the periodic examination requirements remain the same. There are therefore no expected costs for device owners or any other stakeholders.

In fact, owners and stakeholders will benefit from a greater understanding of the regulatory requirements, which should facilitate compliance and reduce any confusion.

### Contact

Carl Cotton  
Vice-President  
Measurement Canada  
Telephone: 613-941-8918  
Email: [carl.cotton@canada.ca](mailto:carl.cotton@canada.ca)

La période de mise en œuvre est terminée et les commerçants ont fait en sorte que le premier examen périodique de leurs instruments ait eu lieu. Le texte réglementaire a été raccourci pour se concentrer sur l'exigence permanente visant les examens périodiques des instruments ainsi que la fréquence d'examen qui s'applique aux nouveaux instruments qui sont examinés et certifiés pour la première fois. En même temps, les genres d'examens qui sont pris en compte dans l'établissement des dates d'examens périodiques ont été plus clairement présentés dans le texte.

Si le texte qui était spécifique à la période de mise en œuvre avait été gardé, il aurait continué à entraîner de la confusion, surtout puisqu'il comprenait des dates et des scénarios qui ne s'appliquent plus une fois que la période de mise en œuvre prend fin. Il aurait été très difficile de déterminer la date d'échéance des prochains examens périodiques à la suite de l'examen initial effectué pendant la mise en œuvre.

Le Règlement modifié énonce plus précisément les exigences relatives aux examens périodiques en allant de l'avant et aide les commerçants à mieux comprendre la fréquence à laquelle ils doivent faire examiner leurs instruments ainsi que la date d'échéance du prochain examen de leur instrument. Il permet aussi à Mesures Canada d'appliquer les exigences plus efficacement, puisque le texte est maintenant plus clair pour les employés ministériels, les propriétaires d'instruments et le grand public.

Les problèmes qui ont été résolus en modifiant le Règlement étaient purement de nature administrative et les exigences relatives aux examens périodiques restent les mêmes. Il n'y a donc aucun coût prévu pour les propriétaires d'instruments ou pour les intervenants.

En fait, les propriétaires d'instruments et les intervenants profiteront d'une meilleure compréhension des exigences réglementaires, ce qui devrait faciliter le respect des exigences et réduire toute confusion pouvant en résulter.

### Personne-ressource

Carl Cotton  
Vice-président  
Mesures Canada  
Téléphone : 613-941-8918  
Courriel : [carl.cotton@canada.ca](mailto:carl.cotton@canada.ca)

Registration  
SOR/2017-199 September 22, 2017

NUCLEAR SAFETY AND CONTROL ACT

### Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Nuclear Safety and Control Act

P.C. 2017-1175 September 22, 2017

The Canadian Nuclear Safety Commission, pursuant to section 44<sup>a</sup> of the *Nuclear Safety and Control Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Nuclear Safety and Control Act*.

Ottawa, April 12, 2017

Michael Binder  
President of the Canadian Nuclear Safety  
Commission

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Natural Resources, pursuant to section 44<sup>a</sup> of the *Nuclear Safety and Control Act*<sup>b</sup>, approves the annexed *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Nuclear Safety and Control Act*, made by the Canadian Nuclear Safety Commission.

### Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Nuclear Safety and Control Act

## Radiation Protection Regulations

**1** Section 15 of the *Radiation Protection Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

**15 (1)** The effective dose limits and equivalent dose limits prescribed in sections 13 and 14 do not apply to a person participating in the control of an emergency.

**(2)** A licensee who requests a person to participate in the control of an emergency shall ensure that the person does

Enregistrement  
DORS/2017-199 Le 22 septembre 2017

LOI SUR LA SÛRETÉ ET LA RÉGLEMENTATION  
NUCLÉAIRES

### Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires

C.P. 2017-1175 Le 22 septembre 2017

En vertu de l'article 44<sup>a</sup> de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*<sup>b</sup>, la Commission canadienne de sûreté nucléaire prend le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*, ci-après.

Ottawa, le 12 avril 2017

Le président de la Commission canadienne de sûreté  
nucléaire  
Michael Binder

Sur recommandation du ministre des Ressources naturelles et en vertu de l'article 44<sup>a</sup> de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil agréé le *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*, ci-après, pris par la Commission canadienne de sûreté nucléaire.

### Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires

## Règlement sur la radioprotection

**1** L'article 15 du *Règlement sur la radioprotection*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

**15 (1)** Les limites de dose efficace et de dose équivalente prévues aux articles 13 et 14 ne s'appliquent pas aux personnes participant à la maîtrise d'une situation d'urgence.

**(2)** Le titulaire de permis qui demande à une personne de participer à la maîtrise d'une situation d'urgence veille à

<sup>a</sup> S.C. 2012, c. 19, s. 129

<sup>b</sup> S.C. 1997, c. 9

<sup>1</sup> SOR/2000-203

<sup>a</sup> L.C. 2012, ch. 19, art. 129

<sup>b</sup> L.C. 1997, ch. 9

<sup>1</sup> DORS/2000-203

not receive an effective dose greater than 50 mSv or an equivalent dose to the skin greater than 500 mSv unless that person is taking an emergency action described in Column 1 of the table to subsection (3).

**(3)** A licensee who requests a person participate in the control of an emergency shall ensure, if that person takes an emergency action described in Column 1 of the table to this subsection, that the person does not receive an effective dose greater than that described in Column 2 or an equivalent dose to the skin greater than that described in Column 3.

**TABLE**

Item	Column 1 Action	Column 2 Effective dose (mSv)	Column 3 Equivalent dose to the skin (mSv)
1	Actions to minimize dose consequences, for members of the public, associated with the release of radioactive material	100	1 000
2	Actions to prevent health effects of radiation that are fatal or life-threatening, or that result in permanent injury	500	5 000
3	Actions to prevent the development of conditions that could significantly affect people and the environment	500	5 000

**(4)** If, on the request of a licensee, a person takes actions described in more than one item of the table to subsection (3), the licensee shall ensure that the effective dose received by that person does not exceed 500 mSv and that the equivalent dose to the skin received by that person does not exceed 5 000 mSv.

**(5)** A licensee shall limit the effective dose and equivalent dose received by and committed to persons participating in the control of an emergency to as low as is reasonably achievable, social and economic factors being taken into account.

**(6)** A licensee shall notify as soon as feasible the person who received the dose of radiation and the Commission in the event that the licensee becomes aware that any of the dose limits prescribed in subsection (2), (3) or (4) may have been exceeded.

ce que la dose efficace que cette dernière reçoit ne dépasse pas 50 mSv et que la dose équivalente qu'elle reçoit par la peau ne dépasse pas 500 mSv, à moins qu'elle ne prenne une mesure d'urgence visée à la colonne 1 du tableau du paragraphe (3).

**(3)** Le titulaire de permis qui demande à une personne de participer à la maîtrise d'une situation d'urgence veille, si cette dernière prend une mesure d'urgence visée à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe, à ce que la dose efficace qu'elle reçoit ne dépasse pas celle figurant à la colonne 2 et que la dose équivalente qu'elle reçoit par la peau ne dépasse pas celle figurant à la colonne 3.

**TABLEAU**

Article	Colonne 1 Mesure	Colonne 2 Dose efficace (mSv)	Colonne 3 Dose équivalente reçue par la peau (mSv)
1	Mesure visant à réduire, pour les membres du public, les conséquences de la dose qui sont liées au rejet de matériel radioactif	100	1 000
2	Mesure visant à prévenir les effets d'un rayonnement sur la santé qui sont fatals, mettent la vie en danger ou entraînent une blessure permanente	500	5 000
3	Mesure visant à prévenir le développement de conditions qui pourraient sérieusement affecter les personnes et l'environnement	500	5 000

**(4)** Si, à la demande du titulaire de permis, la personne prend des mesures visées à plus d'un article du tableau du paragraphe (3), le titulaire de permis veille à ce que la dose efficace que cette dernière reçoit ne dépasse 500 mSv et que la dose équivalente qu'elle reçoit par la peau ne dépasse pas 5 000 mSv.

**(5)** Le titulaire de permis limite au niveau le plus bas qu'il soit raisonnablement possible d'atteindre, compte tenu des facteurs économiques et sociaux, la dose efficace et la dose équivalente que la personne participant à la maîtrise d'une situation d'urgence reçoit et qui sont engagées à son égard.

**(6)** Le titulaire de permis qui apprend qu'une dose de rayonnement reçue par une personne peut avoir dépassé une des limites de dose applicable qui sont prévues aux paragraphes (2), (3) ou (4) en avise dès que possible la personne et la Commission.

**(7)** A licensee shall not request that a pregnant woman participate in the control of an emergency.

**(8)** The dose limits prescribed by subsections (2), (3) and (4) and sections 13 and 14 may be exceeded by a person who acts voluntarily to save or protect human life.

**2 The portion of section 16 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**16** When a licensee becomes aware that a dose of radiation received by or committed to a person or an organ or tissue may have exceeded an applicable dose limit prescribed by section 13 or 14, the licensee must

**3 Section 17 of the Regulations is replaced by the following:**

**17** When the Commission or a designated officer authorized under paragraph 37(2)(h) of the Act authorizes the return to work of a person referred to in section 16, the authorization may specify conditions to protect the health and safety of the person.

## Class I Nuclear Facilities Regulations

**4 Paragraph 3(d) of the Class I Nuclear Facilities Regulations<sup>2</sup> is replaced by the following:**

**(d)** the proposed management system for the activity to be licensed, including measures to promote and support safety culture;

**(d.1)** the proposed human performance program for the activity to be licensed, including measures to ensure workers' fitness for duty.

**5 The Regulations are amended by adding the following after section 8:**

### Periodic Safety Reviews

**8.01 (1)** Every licensee who is licensed to operate a nuclear power plant must conduct a periodic safety review of the nuclear power plant at an interval specified in the licence.

**(2)** For the purposes of subsection (1), **nuclear power plant** means a nuclear facility consisting of any

**(7)** Le titulaire de permis ne peut demander à une femme enceinte de participer à la maîtrise d'une situation d'urgence.

**(8)** Lorsqu'une personne agit de son propre chef pour sauver ou protéger une vie humaine, les limites de dose applicable qui sont prévues aux paragraphes (2), (3) et (4) et aux articles 13 et 14 peuvent être dépassées à son égard.

**2 Le passage de l'article 16 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**16** Le titulaire de permis qui apprend qu'une dose de rayonnement reçue par une personne, un organe ou un tissu, ou engagée à leur égard, peut avoir dépassé une limite de dose applicable qui est prévue aux articles 13 ou 14 :

**3 L'article 17 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**17** La Commission ou un fonctionnaire désigné autorisé en vertu de l'alinéa 37(2)(h) de la Loi qui autorise la personne visée à l'article 16 à retourner au travail peut assortir son autorisation de conditions visant à préserver la santé et la sécurité de la personne.

## Règlement sur les installations nucléaires de catégorie I

**4 L'alinéa 3d) du Règlement sur les installations nucléaires de catégorie I<sup>2</sup> est remplacé par ce qui suit :**

**d)** le système de gestion proposé pour l'activité visée, y compris les mesures qui seront prises pour promouvoir une culture de sûreté et l'appuyer;

**d.1)** le programme de performance humaine proposé pour l'activité visée, y compris les mesures qui seront prises pour assurer l'aptitude au travail des travailleurs;

**5 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 8, de ce qui suit :**

### Bilan périodique de la sûreté

**8.01 (1)** Le titulaire de permis autorisé à exploiter une centrale nucléaire procède à un bilan périodique de la sûreté de celle-ci selon la fréquence prévue par son permis.

**(2)** Pour l'application du paragraphe (1), **centrale nucléaire** s'entend d'une installation nucléaire composée

<sup>2</sup> SOR/2000-204

<sup>2</sup> DORS/2000-204

fission-reactor installation that has been constructed to generate electricity on a commercial scale.

## Uranium Mines and Mills Regulations

**6 Subparagraph 3(b)(v) of the *Uranium Mines and Mills Regulations*<sup>3</sup> is replaced by the following:**

(v) the proposed management system for the activity, including measures to promote and support safety culture;

## Administrative Monetary Penalties Regulations (Canadian Nuclear Safety Commission)

**7 Item 24 of Part 3 of the schedule to the *Administrative Monetary Penalties Regulations (Canadian Nuclear Safety Commission)*<sup>4</sup> is replaced by the following:**

Item	Provision	Short-form Description	Category
24	15(2)	Failure to limit radiation doses to a person participating in the control of an emergency	B
24.1	15(3)	Failure to limit radiation doses to a person taking a specific action during the control of an emergency	B
24.2	15(4)	Failure to limit radiation doses to a person taking more than one specific action during the control of an emergency	B
24.3	15(5)	Failure to limit radiation doses to persons participating in the control of an emergency to a level as low as is reasonably achievable	B

<sup>3</sup> SOR/2000-206

<sup>4</sup> SOR/2013-139

d'un réacteur à fission, qui a été conçue pour la production commerciale d'électricité.

## Règlement sur les mines et les usines de concentration d'uranium

**6 Le sous-alinéa 3b)(v) du *Règlement sur les mines et les usines de concentration d'uranium*<sup>3</sup> est remplacé par ce qui suit :**

(v) le système de gestion proposé pour l'activité, y compris les mesures qui seront prises pour promouvoir une culture de sûreté et l'appuyer;

## Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires de la Commission canadienne de sûreté nucléaire

**7 L'article 24 de la partie 3 de l'annexe du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires de la Commission canadienne de sûreté nucléaire*<sup>4</sup> est remplacé par ce qui suit :**

Article	Disposition	Sommaire	Catégorie de violation
24	15(2)	Omission de limiter les doses de rayonnement reçues par une personne participant à la maîtrise d'une situation d'urgence	B
24.1	15(3)	Omission de limiter les doses de rayonnement reçues par une personne prenant une mesure particulière dans le cadre de la maîtrise d'une situation d'urgence	B
24.2	15(4)	Omission de limiter les doses de rayonnement reçues par une personne prenant plus d'une mesure particulière dans le cadre de la maîtrise d'une situation d'urgence	B
24.3	15(5)	Omission de limiter au niveau le plus bas qu'il soit raisonnablement possible d'atteindre les doses de rayonnement reçues par une personne participant à la maîtrise d'une situation d'urgence	B

<sup>3</sup> DORS/2000-206

<sup>4</sup> DORS/2013-139

Column 1	Column 2	Column 3	
Item	Provision	Short-form Description	Category
24.4	15(6)	Failure to notify as soon as feasible the Commission after a radiation dose limit is exceeded	B
24.5	15(7)	Requesting a pregnant woman participate in the control of an emergency	B

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	
Article	Disposition	Sommaire	Catégorie de violation
24.4	15(6)	Omission d'aviser dès que possible la Commission du dépassement d'une dose de rayonnement	B
24.5	15(7)	Demander à une femme enceinte de participer à la maîtrise d'une urgence	B

## Coming into Force

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

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

On March 11, 2011, a magnitude 9.0 earthquake struck off the coast of Japan. The earthquake and the resulting tsunami caused the loss of thousands of lives and destroyed half a million homes in Japan. They also caused an accident at TEPCO's Fukushima Daiichi nuclear power plant.

In response, the Canadian Nuclear Safety Commission (CNSC) launched a review of all major nuclear facilities in Canada. The review confirmed the facilities' ability to withstand and respond to potential external events, such as earthquakes. A comprehensive review of Canada's nuclear regulatory framework by the CNSC's Fukushima Task Force also concluded that the framework is strong, comprehensive, and effectively applied to the whole range of nuclear power plant conditions, including severe accidents. However, the Task Force identified a series of recommendations to further enhance the safety of Canadian nuclear facilities.

#### Background

The CNSC regulates the use of nuclear energy and materials to protect the health, safety, security and the environment; to implement Canada's international commitments on the peaceful use of nuclear energy; and to disseminate objective scientific, technical and regulatory information to the public. Before any person or company can prepare a site for, construct, operate, decommission or abandon a

## Entrée en vigueur

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

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Enjeux

Le 11 mars 2011, un séisme de magnitude 9,0 s'est produit au large des côtes du Japon. Le séisme et le tsunami qui en a résulté ont causé la perte de milliers de vies humaines et entraîné la destruction d'un demi-million de maisons au Japon. Ils sont également à l'origine d'un accident à la centrale nucléaire Fukushima Daiichi de TEPCO.

En réponse à cet événement, la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN) a lancé un examen de toutes les grandes installations nucléaires au Canada. L'examen a confirmé la capacité des installations à résister à des événements externes qui pourraient se produire, comme les séismes, et celle des exploitants à y répondre. Un examen exhaustif du cadre de réglementation nucléaire du Canada effectué par le Groupe de travail de la CCSN sur Fukushima a également permis de conclure que le cadre est solide et complet et qu'il s'applique efficacement à l'ensemble des situations liées aux centrales nucléaires, y compris les accidents graves. Le Groupe de travail a toutefois formulé une série de recommandations visant à améliorer davantage la sûreté des installations nucléaires canadiennes.

#### Contexte

La CCSN régit l'utilisation de l'énergie et des matières nucléaires afin de préserver la santé, la sûreté et la sécurité, de protéger l'environnement, de respecter les engagements internationaux du Canada à l'égard de l'utilisation pacifique de l'énergie nucléaire, et d'informer objectivement le public sur les plans scientifique ou technique ou en ce qui concerne la réglementation du domaine

nuclear facility, or possess, use, transport or store nuclear substances, it must obtain a licence issued by the CNSC.

These activities are regulated in accordance with the *Nuclear Safety and Control Act*, which establishes the CNSC's authority to set regulatory requirements for all nuclear-related activities in Canada. The CNSC's regulatory framework consists of laws passed by Parliament that govern the regulation of Canada's nuclear industry, as well as regulations, licences and regulatory documents that the CNSC uses to regulate the industry.

National standards — particularly the consensus standards produced by the CSA Group — set out the necessary elements for acceptable design and performance at a regulated facility or for a regulated activity. Standards are one of the tools the CNSC uses to evaluate whether applicants and licensees are qualified to carry out licensed activities.

The CNSC's regulatory framework is also informed by international standards and best practices, including the guidance provided by the United Nations Scientific Committee on the Effects of Atomic Radiation (UNSCEAR), the International Commission on Radiological Protection (ICRP) and the International Atomic Energy Agency (IAEA). Alignment with international standards and best practices allows the CNSC to build on the most recent advancements in safety in order to enhance Canadian requirements.

The Fukushima accident highlighted the importance of continued improvements to strengthen and clarify the CNSC's regulatory framework, and to enhance worker protection and the safety of nuclear facilities in Canada. The CNSC consulted extensively on the recommendations made by the Fukushima Task Force and established an action plan to further strengthen the safety of nuclear facilities.

### **Objectives**

The *Class I Nuclear Facilities Regulations*, the *Uranium Mines and Mills Regulations* and the *Radiation Protection Regulations* have been amended as part of the CNSC's response to the Fukushima Task Force's recommendations. The amendments

- update and clarify existing requirements for radiation protection during an emergency with current international standards and practices;

de l'énergie nucléaire. Quiconque souhaite préparer l'emplacement d'une installation nucléaire, ou construire, exploiter, déclasser ou abandonner une telle installation, ou encore posséder, utiliser, transporter ou stocker des substances nucléaires doit obtenir au préalable un permis de la CCSN.

Ces activités sont réglementées conformément à la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*, laquelle confère à la CCSN le pouvoir d'établir des exigences réglementaires pour toutes les activités liées au nucléaire au Canada. Le cadre de réglementation de la CCSN regroupe les lois adoptées par le Parlement qui régissent l'industrie nucléaire canadienne ainsi que les règlements, les permis et les documents d'application de la réglementation dont la CCSN se sert pour réglementer l'industrie.

Les normes nationales, plus particulièrement les normes faisant consensus qui sont établies par le Groupe CSA, définissent les éléments essentiels à la conception et au rendement adéquats pour une installation ou une activité réglementées. Les normes constituent l'un des outils dont se sert la CCSN pour déterminer si les demandeurs et les titulaires de permis sont qualifiés pour exécuter des activités réglementées.

Le cadre de réglementation de la CCSN repose également sur les normes et les pratiques exemplaires internationales, y compris les conseils fournis par le Comité scientifique des Nations Unies pour l'étude des effets des rayonnements ionisants (UNSCEAR), la Commission internationale de protection radiologique (CIPR) et l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA). L'harmonisation avec les normes et les pratiques exemplaires internationales permet à la CCSN de miser sur les plus récentes avancées en matière de sûreté afin d'améliorer les exigences canadiennes.

L'accident de Fukushima a souligné l'importance des améliorations continues pour renforcer et clarifier le cadre de réglementation de la CCSN et accroître la protection des travailleurs ainsi que la sûreté des installations nucléaires au Canada. La CCSN a mené de nombreuses consultations sur les recommandations faites par le Groupe de travail sur Fukushima et a établi un plan d'action pour renforcer davantage la sûreté des installations nucléaires.

### **Objectifs**

Le *Règlement sur les installations nucléaires de catégorie I*, le *Règlement sur les mines et les usines de concentration d'uranium* et le *Règlement sur la radioprotection* ont été modifiés dans le cadre de la réponse de la CCSN aux recommandations du Groupe de travail sur Fukushima. Voici les modifications :

- mettre à jour et clarifier les exigences existantes en matière de radioprotection lors d'une situation d'urgence



- ensure that human performance and fitness for duty are addressed by licensees of Class I nuclear facilities to support workers in conducting their daily tasks and to be prepared to effectively respond to nuclear emergencies;
- ensure that nuclear power plant licensees undertake regular reviews against modern codes and standards to identify safety improvements to their facilities to ensure their continued safe operation;
- modernize the *Class I Nuclear Facilities Regulations* and the *Uranium Mines and Mills Regulations* to reflect the nuclear industry's best practice of placing paramount focus on safety through the implementation of a management system; and
- update the *Administrative Monetary Penalties and Notices (CSA 2001) Regulations* to reflect the amendments to the *Radiation Protection Regulations*.

## Description

### *Clarify dose limits during an emergency*

Canada's *Radiation Protection Regulations* set limits on the amount of radiation the public and nuclear energy workers may receive during the conduct of licensed activities. The development of recommendations and standards for radiation protection are based on the work of the UNSCEAR, the ICRP and the IAEA.

The Fukushima accident underscored the importance of ensuring that the level of radiation exposure to workers is commensurate with the level of risk needed to undertake actions for the protection of the public, the health of nuclear workers and the environment during the control of an emergency.

Section 15 of the *Radiation Protection Regulations* lacks clarity to ensure that doses to persons participating in emergency control are optimized and appropriate for the type of action being undertaken during the emergency response. The current Regulations permit effective doses up to 500 millisieverts (mSv) and equivalent doses to the skin up to 5 000 mSv during emergencies.

*The Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Nuclear Safety and Control Act (the Regulations)*

- lower the effective dose limit to 50 mSv and the equivalent dose limit to the skin to 500 mSv;

en les harmonisant avec les normes et les pratiques internationales;

- veiller à ce que la performance humaine et l'aptitude au travail soient gérées par les titulaires de permis d'installations nucléaires de catégorie I afin d'aider les travailleurs dans l'exécution de leurs tâches quotidiennes et d'être prêts à réagir efficacement aux urgences nucléaires;
- veiller à ce que les titulaires de permis de centrales nucléaires effectuent des examens réguliers par rapport aux codes et aux normes modernes afin de cibler les améliorations à la sûreté de leurs installations permettant de garantir leur exploitation sûre à long terme;
- moderniser le *Règlement sur les installations nucléaires de catégorie I* et le *Règlement sur les mines et les usines de concentration d'uranium* afin de refléter la pratique exemplaire de l'industrie nucléaire consistant à accorder une importance primordiale à la sûreté par la mise en œuvre d'un système de gestion;
- mettre à jour le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires et les avis (LMMC 2001)* pour refléter les modifications au *Règlement sur la radioprotection*.

## Description

### *Clarifier les limites de dose en cas d'urgence*

Le *Règlement sur la radioprotection* du Canada limite la quantité de rayonnement auquel les membres du public et les travailleurs du secteur nucléaire peuvent être exposés au cours de l'exécution des activités autorisées. L'élaboration des recommandations et des normes en matière de radioprotection est fondée sur les travaux de l'UNSCEAR, de la CIPR et de l'AIEA.

L'accident de Fukushima a souligné l'importance de veiller à ce que le niveau d'exposition au rayonnement des travailleurs soit proportionnel au niveau de risque requis lors de la prise de mesures visant à protéger le public, la santé des travailleurs du secteur nucléaire et l'environnement pendant la maîtrise d'une situation d'urgence.

L'article 15 du *Règlement sur la radioprotection* n'est pas suffisamment clair pour ce qui est de s'assurer que les doses reçues par les personnes qui participent à la maîtrise d'une situation d'urgence sont optimisées et appropriées pour le type de mesure prise durant l'intervention d'urgence. Le règlement actuel permet des doses efficaces pouvant aller jusqu'à 500 millisieverts (mSv) et des doses équivalentes reçues par la peau allant jusqu'à 5 000 mSv en cas d'urgence.

*Le Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires (le Règlement)* :

- réduirait la limite de dose efficace à 50 mSv et la limite de dose équivalente reçue par la peau à 500 mSv;

- specify dose limits for persons taking the following emergency actions:
  1. actions to minimize dose consequences, for members of the public, associated with the release of radioactive material,
  2. actions to prevent health effects of radiation that are fatal or life-threatening, or that result in permanent injury, and
  3. actions to prevent the development of conditions that could significantly affect people and the environment;
- specify dose limits for persons taking more than one of the emergency actions;
- require that the principle of keeping doses as low as reasonably achievable is followed;
- stipulate that pregnant women, including non-nuclear energy workers and off-site emergency personnel, are not to participate in the control of an emergency; and
- specify reporting requirements for when emergency dose limits are exceeded.

The changes to section 15 do not address off-site protective actions (for example sheltering and evacuation) to protect the general public in the event of an emergency. Off-site protective actions are addressed by Health Canada as well as provincial and municipal emergency response plans.

The changes clarify and update the current requirements in alignment with international practices, and reflect recent scientific information as well as new guidance on controlling radiation exposure during emergencies. The changes will ensure that doses to workers are minimized.

#### *Update the Administrative Monetary Penalties Regulations (Canadian Nuclear Safety Commission)*

Under the *Nuclear Safety and Control Act* (NSCA) and its associated regulations, the CNSC applies various compliance and enforcement measures, including the issuance of administrative monetary penalties (AMPs).

AMPs are imposed by the CNSC in response to a violation of a regulatory requirement. The specific provisions against which an AMP may be applied are listed in the schedule of violations to the *Administrative Monetary Penalties Regulations* (AMPR). An AMP can only be issued for a non-compliance listed in the schedule of violations.

- spécifierait des limites de doses pour les personnes participant aux mesures d'urgence suivantes :
  1. mesure visant à réduire, pour les membres du public, les conséquences de la dose qui sont liées au rejet de matériel radioactif,
  2. mesure visant à prévenir les effets d'un rayonnement sur la santé qui sont fatals, mettent la vie en danger ou entraînent une blessure permanente,
  3. mesure visant à prévenir le développement de conditions qui pourraient sérieusement affecter les personnes et l'environnement;
- spécifierait des limites de doses pour les personnes qui prennent plus d'une mesure d'urgence;
- exigerait que le principe consistant à maintenir les doses au niveau le plus bas qu'il soit raisonnablement possible d'atteindre soit respecté;
- stipulerait que les femmes enceintes, y compris les travailleuses autres que celles du secteur nucléaire et le personnel d'urgence hors site, ne peuvent participer à la maîtrise d'une urgence;
- spécifierait les exigences en matière de rapports lorsque les limites de dose en cas d'urgence sont dépassées.

Les changements à l'article 15 n'abordent pas les mesures de protection hors site (par exemple la mise à l'abri et l'évacuation) visant à protéger le grand public en cas d'urgence. Les mesures de protection hors site sont traitées par Santé Canada ainsi que par les plans d'intervention d'urgence provinciaux et municipaux.

Les modifications clarifient et actualisent les exigences actuelles conformément aux pratiques internationales, et reflètent les récentes données scientifiques ainsi que la nouvelle orientation sur le contrôle de l'exposition aux rayonnements en cas d'urgence. Les modifications permettront de réduire au minimum les doses auxquelles les travailleurs sont exposés.

#### *Mettre à jour le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires de la Commission canadienne de sûreté nucléaire*

En vertu de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires* (LSRN) et de ses règlements d'application, la CCSN applique diverses mesures d'assurance de la conformité et d'application de la loi, y compris la délivrance des sanctions administratives pécuniaires (SAP).

Les SAP sont imposées par la CCSN en réponse à la violation d'une exigence réglementaire. Les dispositions particulières pouvant donner lieu à une SAP sont énumérées à l'annexe des violations du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires* (RSAP). Une SAP ne peut être signifiée que pour un cas de non-conformité énuméré dans l'annexe des violations.

The amendments to section 15 of the *Radiation Protection Regulations* required consequential amendments to the schedule of violations in the AMPR. Although any violation listed in the AMPR can be subject to an AMP, in the context of the CNSC's approach to graduated enforcement, other options may be preferred for effecting compliance. Not all cases of non-compliance will result in an AMP, nor will an AMP necessarily be the first enforcement option used in every situation.

*Ensure Class I nuclear facility licensees have human performance programs in place, with fitness-for-duty measures to support workers, so they are prepared to effectively respond to nuclear emergencies*

The *Class I Nuclear Facilities Regulations* list the required information to be submitted for licence applications, set requirements for the certification of Class I personnel and record keeping, and establish a 24-month timeline for the regulatory review of whether a site is suitable for the construction and operation of a nuclear facility. Class I nuclear facilities include nuclear reactors, high-energy particle accelerators, as well as nuclear processing plants, fuel fabrication plants and waste disposal facilities.

During the Fukushima event, mitigation and recovery efforts depended largely on the capabilities of workers to carry out tasks. The event demonstrated that proactive training and the management of risks associated with human performance (for example fatigue and stress) are essential to a successful emergency response.

The CNSC's regulatory framework contains extensive requirements for the structures, systems and components that contribute to the safety of nuclear facilities. However, additional consideration is needed to manage the human components, which are a known source of variability in a nuclear facility's operation. For example, when performing identical tasks, workers may vary the process used in minor but potentially significant ways. Workers also contribute very positively to safety and performance by using their human characteristics and abilities to detect even small changes in the environment and adjusting their actions accordingly.

Les modifications à l'article 15 du *Règlement sur la radioprotection* exigeaient des modifications corrélatives à l'annexe des violations du RSAP. Bien que n'importe quelle violation répertoriée dans le RSAP puisse faire l'objet d'une SAP, dans le contexte de l'approche graduelle de la CCSN pour faire respecter la loi, d'autres options pourraient être privilégiées pour assurer la conformité. Ce ne sont pas tous les cas de non-conformité qui entraîneront une SAP, et la SAP ne sera pas nécessairement le premier outil d'application de la loi envisagé dans chaque situation.

*Veiller à ce que les titulaires de permis d'installations nucléaires de catégorie I mettent en place des programmes sur la performance humaine, comportant des mesures relatives à l'aptitude au travail pour aider les travailleurs, de façon à ce qu'ils soient prêts à réagir efficacement aux urgences nucléaires*

Le *Règlement sur les installations nucléaires de catégorie I* énumère les renseignements requis qui doivent être soumis pour les demandes de permis et établit les exigences relatives à l'accréditation du personnel des installations nucléaires de catégorie I et à la tenue de dossiers. Il fixe également un délai de 24 mois pour effectuer l'examen réglementaire visant à savoir si un site convient à la construction et à l'exploitation d'une installation nucléaire. Les installations nucléaires de catégorie I comprennent les réacteurs nucléaires, les accélérateurs de particules à haute énergie ainsi que les installations de traitement nucléaire, les usines de fabrication du combustible et les installations d'évacuation des déchets.

Lors de l'accident de Fukushima, les mesures d'atténuation et les efforts de rétablissement reposaient largement sur la capacité des travailleurs à effectuer les tâches. L'accident a démontré que la formation proactive et la gestion des risques associés à la performance humaine (par exemple la fatigue et le stress) sont essentielles au succès d'une intervention d'urgence.

Le cadre de réglementation de la CCSN comprend des exigences exhaustives en matière de structures, de systèmes et de composantes qui contribuent à la sûreté des installations nucléaires. Cependant, d'autres considérations sont nécessaires pour gérer les composantes humaines, lesquelles représentent une source connue de variabilité dans l'exploitation d'une installation nucléaire. Par exemple, lorsqu'ils effectuent des tâches identiques, les travailleurs peuvent apporter de légères modifications au processus utilisé, lesquelles peuvent s'avérer importantes. Les travailleurs contribuent également de façon très positive à la sûreté et au rendement en utilisant leurs caractéristiques et capacités humaines pour détecter même de faibles changements dans l'environnement et adapter leurs actions en conséquence.

A human performance program contains an organization's processes and procedures that support workers in carrying out their tasks to the desired levels of performance. The program considers and manages the factors that can influence human performance, such as the fitness for duty of workers (workers are physically and mentally capable of performing their duties competently and safely), training, staffing, procedures, processes and the design of equipment. A human performance program includes the need for specific training, practice and rehearsal of emergency tasks, and gives consideration to how extreme conditions may influence human performance.

The Regulations amend section 3 of the *Class I Nuclear Facilities Regulations* to include a requirement that an application for a licence for a Class I facility contain the proposed human performance program for the activity to be licensed, including measures in place to ensure workers' fitness for duty. This amendment makes it clear that Class I licensees are expected to have human performance programs to support workers in conducting their daily tasks and being prepared to effectively respond to nuclear emergencies, however improbable.

*Ensure that nuclear power plant licensees undertake periodic safety reviews to identify any improvements to ensure continued safe operation*

Canadian nuclear power plants have multiple, robust safety systems designed to prevent accidents, and reduce the effects should one occur. All of these systems are maintained and inspected regularly, and upgraded when necessary to ensure plants meet or exceed strict safety standards established by the CNSC. Nuclear power plant licensees conduct regular reviews of their performance to ensure safety is maintained.

The Fukushima accident highlighted the importance of periodically reviewing nuclear power plant safety against modern codes and standards to identify possible safety improvements.

The Regulations amend the *Class I Nuclear Facilities Regulations* to require nuclear power plant licensees to carry out a periodic safety review at an interval specified in their operating licence.

Les programmes sur la performance humaine comprennent les processus et les procédures d'une organisation qui aident les travailleurs à effectuer leurs tâches au niveau de rendement désiré. Ces programmes permettent de prendre en compte et de gérer les facteurs qui ont une incidence sur la performance humaine, tels que l'aptitude au travail des travailleurs (les travailleurs sont physiquement et mentalement en mesure d'exécuter leurs tâches de façon compétente et en toute sécurité), la formation, la dotation, les procédures, les processus et la conception de l'équipement. Les programmes sur la performance humaine prennent en compte la nécessité d'offrir une formation spécifique et de mettre en pratique et de répéter les tâches en cas d'urgence, ainsi que la façon dont les conditions extrêmes peuvent influencer sur la performance humaine.

Le Règlement modifie l'article 3 du *Règlement sur les installations nucléaires de catégorie I* afin d'inclure une exigence selon laquelle une demande de permis pour une installation de catégorie I doit comprendre le programme de performance humaine proposé pour l'activité visée, y compris les mesures qui seront prises pour assurer l'aptitude au travail des travailleurs. Cette modification indique clairement que les titulaires de permis d'installations nucléaires de catégorie I doivent avoir des programmes sur la performance humaine afin d'aider les travailleurs dans l'exécution de leurs tâches quotidiennes et d'être prêts à réagir efficacement aux urgences nucléaires, aussi improbables qu'elles soient.

*Veiller à ce que les titulaires de permis de centrales nucléaires réalisent des bilans périodiques de la sûreté afin de cibler les améliorations requises pour assurer la sûreté continue de l'exploitation*

Les centrales nucléaires canadiennes disposent de nombreux systèmes de sûreté robustes qui ont été conçus pour prévenir les accidents et en réduire les conséquences si jamais un accident se produisait. Tous ces systèmes sont entretenus et inspectés régulièrement. On les améliore, au besoin, pour que les centrales respectent ou dépassent les normes de sûreté rigoureuses établies par la CCSN. Les titulaires de permis de centrales nucléaires évaluent régulièrement leur rendement afin de veiller au maintien de la sûreté.

L'accident de Fukushima a révélé l'importance d'évaluer périodiquement la sûreté des centrales nucléaires par rapport aux codes et aux normes modernes afin de cibler les améliorations possibles à la sûreté.

Le Règlement modifie le *Règlement sur les installations nucléaires de catégorie I* afin d'exiger que les titulaires de permis de centrales nucléaires effectuent un bilan périodique de la sûreté à des intervalles précisés dans leur permis d'exploitation.

A periodic safety review involves an assessment of the current state of the plant, its performance, and the adequacy of the programs, including aging management programs, which are in place to maintain reactor safety. The review's objective is to determine the extent to which the plant conforms to applicable modern codes, standards and practices, and to identify any factors that would limit safe long-term operation. It is a comprehensive evaluation of the design, condition and operation of a nuclear power plant and is an effective way to determine reasonable and practical improvements to safety until the next review or, where appropriate, until the end of commercial operations. Operating experience in Canada and around the world, new knowledge from research and development activities, and advances in technology are also taken into account. A periodic safety review is complementary to — and does not replace — routine and non-routine regulatory reviews, inspections, or other CNSC compliance and verification activities.

Upon completion of the periodic safety review, the licensee submits an implementation plan as part of their application to renew the licence to operate. The implementation plan lists the identified safety improvements committed in a schedule for completion. When the new licence is issued, it refers to the commitments made in the implementation plan. The licensee's progress in meeting the commitments of the plan is then included in the CNSC's annual nuclear power plant compliance report to allow for public input.

Canadian licensees have recently performed reviews equivalent to periodic safety reviews to assess the safety of their operations, facilities and equipment prior to major projects, such as refurbishing a reactor. The reviews have been effective in achieving safety improvements. The application of periodic safety reviews in Canada represents an evolution of a current practice, as opposed to the adoption of a new one.

Adopting these safety reviews on an ongoing basis will ensure the continued enhancement of nuclear power plant safety and alignment with national and international codes, standards, and practices.

Un bilan périodique de la sûreté comprend une évaluation de l'état actuel de la centrale, de son rendement et de la pertinence des programmes, y compris les programmes de gestion du vieillissement qui sont en place pour maintenir la sûreté des réacteurs. Le bilan vise à déterminer dans quelle mesure la centrale est conforme aux codes, normes et pratiques modernes applicables et à cibler les facteurs susceptibles d'en limiter l'exploitation sûre à long terme. Il s'agit d'une évaluation complète de la conception, de l'état et de l'exploitation d'une centrale nucléaire ainsi que d'un moyen efficace de déterminer les améliorations raisonnables et pratiques qui devraient être apportées à la sûreté d'ici au prochain bilan ou, le cas échéant, d'ici la fin de l'exploitation commerciale. Le bilan tient compte également de l'expérience acquise en exploitation au Canada et à l'étranger, de nouvelles connaissances découlant des activités de recherche et de développement, ainsi que des progrès technologiques. Un bilan périodique de la sûreté vient s'ajouter, et ne se substitue pas, aux examens réglementaires et aux inspections effectués de manière régulière ou ponctuelle, ou aux autres activités de surveillance et de vérification de la conformité menées par la CCSN.

À la fin du bilan périodique de la sûreté, le titulaire de permis soumet un plan de mise en œuvre dans le cadre de sa demande de renouvellement de permis d'exploitation. Le plan de mise en œuvre énumère les améliorations à la sûreté ciblées que le titulaire de permis s'engage à effectuer à l'aide d'un calendrier d'exécution. Lorsque le nouveau permis est délivré, il tient compte des engagements pris dans le plan de mise en œuvre. Les progrès accomplis par le titulaire de permis concernant les engagements du plan doivent ensuite être inclus dans le rapport annuel de la CCSN sur les centrales nucléaires afin de permettre au public de s'exprimer sur ces questions.

Les titulaires de permis canadiens ont récemment réalisé des examens équivalant aux bilans périodiques de la sûreté afin d'évaluer la sûreté de leurs activités, de leurs installations et de leur équipement avant d'entreprendre des travaux importants, tels que la remise à neuf d'un réacteur. Les examens se sont avérés efficaces pour apporter des améliorations à la sûreté. La réalisation de bilans périodiques de la sûreté au Canada représente une évolution de la pratique actuelle, plutôt que l'adoption d'une nouvelle pratique.

L'adoption permanente de ces bilans sur la sûreté garantira l'amélioration continue de la sûreté des centrales nucléaires et l'harmonisation aux pratiques, normes et codes nationaux et internationaux.

*Modernize the Class I Nuclear Facilities Regulations and the Uranium Mines and Mills Regulations to require licensees to have a management system*

In 2009, the CNSC and the Canadian nuclear industry agreed to move from a requirement for a quality assurance program to a management system, in keeping with the International Atomic Energy Agency (IAEA) guidance for the nuclear industry and the recent updates to the CSA Group's nuclear standards. The CSA N286 standard, CSA N286-12, *Management system requirements for nuclear facilities*, incorporates and builds on the IAEA's safety standards, and the CNSC is in the process of implementing it for all Class I and uranium mines and mill licensees. This standard has been adopted as the term of reference in the Canadian nuclear industry for several years, and aligns with international best practices for nuclear facilities.

The Fukushima accident demonstrated that the decisions made under normal operations should be primarily focused on safety, and that having a management system would ensure that the organization's various programs are integrated to support those decisions.

A management system integrates the organization's various programs, including those for quality assurance, human performance, and security, so that safety is not compromised by other requirements or demands. The management system also ensures the promotion of a safety culture, the regular assessment of safety performance and the application of lessons learned from experience.

The *Class I Nuclear Facilities Regulations* and the *Uranium Mines and Mills Regulations* currently require the submission of a proposed quality assurance program as part of a licence application to the CNSC. The Regulations update the section on general requirements for licence applications in both the *Class I Nuclear Facilities Regulations* and the *Uranium Mines and Mills Regulations* from "quality assurance program" to "management system." All Class I nuclear facilities and uranium mines and mills currently have management systems in place as a condition of their licence to operate.

This amendment makes it clear that licensees of Class I nuclear facilities and uranium mines and mills are expected to establish management systems that give primary consideration to safety. The amendment brings the

*Moderniser le Règlement sur les installations nucléaires de catégorie I et le Règlement sur les mines et les usines de concentration d'uranium afin d'obliger les titulaires de permis à mettre en place un système de gestion*

En 2009, la CCSN et l'industrie nucléaire canadienne ont convenu de remplacer l'obligation d'avoir un programme d'assurance de la qualité par celle d'avoir un système de gestion, conformément à l'orientation de l'AIEA pour l'industrie nucléaire et aux mises à jour récentes des normes nucléaires du Groupe CSA. La norme N286 du Groupe CSA (CSA N286-12), *Exigences relatives au système de gestion des installations nucléaires*, intègre les normes de sûreté de l'AIEA et s'appuie sur celles-ci, et la CCSN procède actuellement à sa mise en œuvre pour tous les titulaires de permis d'installations nucléaires de catégorie I et de mines et d'usines de concentration d'uranium. Cette norme a été adoptée en tant que cadre de référence au sein de l'industrie nucléaire canadienne depuis plusieurs années et s'harmonise aux pratiques exemplaires internationales pour les installations nucléaires.

L'accident de Fukushima a démontré que les décisions prises dans des conditions normales d'exploitation doivent être principalement axées sur la sûreté et que le fait d'avoir un système de gestion permettrait de veiller à ce que les divers programmes de l'organisation soient intégrés afin d'appuyer ces décisions.

Un système de gestion intègre les divers programmes de l'organisation, y compris ceux concernant l'assurance de la qualité, la performance humaine et la sécurité, afin que la sûreté ne soit pas compromise par d'autres exigences ou demandes. Le système de gestion garantit également la promotion d'une culture de sûreté, l'évaluation régulière de la performance de sûreté et l'application des leçons tirées de l'expérience.

Le *Règlement sur les installations nucléaires de catégorie I* et le *Règlement sur les mines et les usines de concentration d'uranium* exigent actuellement la soumission d'un programme d'assurance de la qualité proposé dans le cadre d'une demande de permis à la CCSN. Le Règlement actualise l'article sur les dispositions générales concernant les demandes de permis dans le *Règlement sur les installations nucléaires de catégorie I* et le *Règlement sur les mines et les usines de concentration d'uranium* en remplaçant « programme d'assurance de la qualité » par « système de gestion ». Toutes les installations nucléaires de catégorie I ainsi que les mines et les usines de concentration d'uranium possèdent actuellement des systèmes de gestion comme condition à leur permis d'exploitation.

Cette modification indique clairement que les titulaires de permis d'installations nucléaires de catégorie I et de mines et d'usines de concentration d'uranium doivent mettre en place des systèmes de gestion qui accordent la

regulations up to date with the Canadian nuclear industry's current best practice.

### **“One-for-One” Rule**

The Regulations do not increase the administrative costs of licensees or applicants.

#### *Dose limits during an emergency*

Limiting doses to persons given the type of action being undertaken during the emergency response enhances worker protection. The requirement to report any exceedance of dose limits remains unchanged. As a result, there are no incremental administrative costs.

#### *Human performance program*

Human performance is a key contributor to the safety and security of nuclear facilities. This requirement is formalizing current practice because this information is currently supplied as part of a licence application.

#### *Periodic safety review*

Nuclear power plant licensees have already completed the equivalent of a periodic safety review and submitted the information to the CNSC. The information is submitted as part of the application to renew the licence to operate. There are no new associated costs with the amendment to the *Class I Nuclear Facilities Regulations* because the requirement to demonstrate the safety case for the plant over the proposed licensing period remains unchanged. The periodic safety review is an established method for identifying safety improvements for aging power plants, and has also been shown to be an effective means of achieving these improvements.

#### *Management system*

The current regulations are out of date because they require a quality assurance program, which is one element of an overall management system. By considering the implications of all actions with regard to safety as a whole, a management system ensures that safety is not compromised. The change to require a management system will modernize the regulations and reflect current national and international best practices. Licensees already supply this information, so there are no administrative costs associated with this change.

priorité à la sûreté. La modification met également à jour les règlements en les harmonisant avec la pratique exemplaire actuelle de l'industrie nucléaire canadienne.

### **Règle du « un pour un »**

Le Règlement n'augmente pas les coûts administratifs pour les titulaires de permis ou les demandeurs.

#### *Limites de dose en cas d'urgence*

Le fait de limiter les doses aux personnes en fonction du type de mesure à prendre au cours de l'intervention d'urgence accroît la protection des travailleurs. L'obligation de déclarer tout dépassement des limites de dose demeure inchangée. Par conséquent, il n'y a aucune augmentation des coûts administratifs.

#### *Programme sur la performance humaine*

La performance humaine contribue de manière essentielle à la sûreté et à la sécurité des installations nucléaires. Cette exigence permet d'officialiser la pratique en vigueur étant donné que ces renseignements sont déjà fournis dans le cadre d'une demande de permis.

#### *Bilan périodique de la sûreté*

Les titulaires de permis de centrales nucléaires ont déjà réalisé l'équivalent d'un bilan périodique de la sûreté et soumis les renseignements à la CCSN. Les renseignements sont soumis dans le cadre de la demande de renouvellement du permis d'exploitation. Il n'y a aucun coût supplémentaire associé à la modification du *Règlement sur les installations nucléaires de catégorie I* étant donné que l'exigence visant à démontrer la sûreté de la centrale pendant la période d'autorisation proposée demeure inchangée. Le bilan périodique de la sûreté est une méthode établie permettant de cibler les améliorations à la sûreté pour les centrales nucléaires vieillissantes. Il s'est également avéré un moyen efficace de réaliser ces améliorations.

#### *Système de gestion*

Les règlements actuels sont désuets étant donné qu'ils exigent un programme d'assurance de la qualité, lequel est l'un des éléments d'un système de gestion global. En examinant les répercussions globales de toutes les mesures à l'égard de la sûreté, un système de gestion garantit que la sûreté n'est pas compromise. Le changement visant à exiger un système de gestion permettra de moderniser les règlements et de refléter les pratiques exemplaires actuelles à l'échelle nationale et internationale. Les titulaires de permis fournissent déjà ces renseignements; ce changement n'entraîne donc aucune augmentation des coûts administratifs.

## Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal. No small businesses are impacted by the proposal, so there are no costs to small businesses.

## Consultation

### Initial consultation

The CNSC responded to the Fukushima nuclear accident by launching a review of all major nuclear facilities in Canada. The *CNSC Fukushima Task Force Report* identified a series of recommendations aimed at further enhancing the safety of nuclear facilities in Canada.

The CNSC proposed an action plan to implement the recommendations and embarked on a series of consultations with the public and stakeholders to seek their input. The action plan was also subject to two independent evaluations: one by the IAEA Integrated Regulatory Review Service mission, and the second by an external advisory committee.

The CNSC consulted further with stakeholders by publishing two discussion papers in 2013: DIS-13-01, *Proposals to Amend the Radiation Protection Regulations*, and DIS-13-02, *Proposed Amendments to Regulations Made Under the Nuclear Safety and Control Act*. Notice of the consultations was also posted on the Government of Canada's Consulting with Canadians website. The CNSC received 26 comments from 16 stakeholders on the draft Regulations.

Stakeholders were encouraged to voice their views on the potential impacts of the proposed regulatory initiatives, including any administrative burden or cost (as well as any possible reduction in burden) on businesses.

The comments came from a broad range of stakeholders representing government, industry associations and organizations, the uranium mining and exploration sector, health care facilities and hospitals, as well as nuclear power plants and research reactors.

### *Dose limits during an emergency*

The CNSC received 25 comments from 12 stakeholders on proposed amendments to section 15 (Emergencies) of the *Radiation Protection Regulations*. Stakeholders generally supported the proposed changes to the section on emergencies, although many licensees recommended that the terminology used align with what is used internationally. The CNSC considered the feedback received and

## Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à la présente proposition. Aucune petite entreprise n'est touchée par la proposition; il n'y a donc aucun coût pour les petites entreprises.

## Consultation

### Consultation initiale

La CCSN a réagi à l'accident nucléaire de Fukushima en lançant un examen de toutes les grandes installations nucléaires au Canada. Le *Rapport du Groupe de travail de la CCSN sur Fukushima* a formulé plusieurs recommandations destinées à accroître davantage la sûreté des installations nucléaires au Canada.

La CCSN a proposé un plan d'action pour mettre en œuvre les recommandations et a lancé un certain nombre de consultations auprès du public et des parties intéressées afin de recueillir leurs commentaires. Le plan d'action a également fait l'objet de deux évaluations indépendantes : l'une par la mission du Service d'examen intégré de la réglementation de l'AIEA et l'autre par un comité consultatif externe.

La CCSN a consulté davantage les parties intéressées en publiant deux documents de travail en 2013 : DIS-13-01, *Modifications proposées au Règlement sur la radioprotection* et DIS-13-02, *Modifications proposées aux règlements pris en vertu de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*. L'avis de consultation a aussi été publié sur le site Web Consultations auprès des Canadiens du gouvernement du Canada. La CCSN a reçu 26 commentaires de 16 parties intéressées au sujet du Règlement.

Les parties intéressées ont été invitées à exprimer leur point de vue sur les répercussions potentielles des initiatives réglementaires proposées, y compris sur le fardeau ou les frais administratifs, ainsi que toute réduction potentielle du fardeau, imposés aux entreprises.

Les commentaires provenaient d'un large éventail de parties intéressées représentant le gouvernement, les associations et les organisations de l'industrie, le secteur de l'exploration et de l'exploitation de l'uranium, les établissements de soins de santé et les hôpitaux ainsi que les centrales nucléaires et les réacteurs de recherche.

### *Limites de dose en cas d'urgence*

La CCSN a reçu 25 commentaires de 12 parties intéressées concernant les modifications proposées à l'article 15 (Situations d'urgence) du *Règlement sur la radioprotection*. Les parties intéressées ont généralement appuyé les changements proposés à l'article sur les situations d'urgence, même si plusieurs titulaires de permis ont recommandé que la terminologie utilisée soit harmonisée à celle



the lessons learned from the Fukushima accident in the drafting of the Regulations. The CNSC is also developing accompanying guidance to ensure regulatory expectations are clear.

### *Human performance program*

Class I nuclear facility licensees felt that it was not necessary to include human performance and fitness for duty in regulations because they already have human performance programs in place, commensurate with the risk for the licensed activity. Licensees felt the CNSC already has the authority to set this requirement in licences and that the CNSC is developing regulatory documents on various aspects of human performance.

The CNSC is proposing to set the high-level requirement for a human performance program in regulations because it is a general requirement for all licence applications for Class I nuclear facilities. The scope of measures to be implemented to ensure workers are fit for duty varies depending on the risk profile of the licensee or licensed activity being performed. Therefore, specific fitness-for-duty assessments may not be justified for some licensees and licensed activities. Since Class I licensees currently provide information on their human performance programs, it is the CNSC's assessment that there should not be increased costs.

### *Periodic safety reviews*

Nuclear power plant licensees fully supported this requirement. In discussion paper DIS-13-02, the CNSC proposed that periodic safety reviews take place every 10 years. Nuclear power plant licensees felt the 10-year interval should not be specified in regulations and could be worked out through the licensing process. This approach will provide flexibility to coordinate with the reviews with applications for licence renewals. The CNSC agreed and has proposed that the Regulations require nuclear power plant licensees to carry out periodic safety reviews at an interval specified in their operating licence.

### *Management systems*

Licensees of Class I nuclear facilities and uranium mines and mills fully supported the requirement to move from a "quality assurance program" to a "management system,"

utilisée à l'échelle internationale. La CCSN a pris en compte les commentaires reçus et les leçons retenues de l'accident de Fukushima lors de l'élaboration du Règlement. La CCSN élabore également une orientation connexe afin de veiller à ce que les attentes réglementaires soient claires.

### *Programme sur la performance humaine*

Les titulaires de permis d'installations nucléaires de catégorie I estiment qu'il n'est pas nécessaire d'inclure la performance humaine et l'aptitude au travail dans la réglementation, étant donné que des programmes sur la performance humaine sont déjà en place et qu'ils sont à la mesure des risques de l'activité autorisée. Les titulaires de permis sont d'avis que la CCSN détient le pouvoir de fixer cette exigence pour les permis et que la CCSN élabore actuellement des documents de réglementation sur divers aspects de la performance humaine.

La CCSN propose d'inclure dans la réglementation une exigence de haut niveau en ce qui concerne le programme sur la performance humaine, étant donné qu'il s'agit d'une exigence générale pour toutes les demandes de permis concernant les installations nucléaires de catégorie I. La portée des mesures à mettre en œuvre pour veiller à ce que les travailleurs soient aptes au travail varie selon le profil de risque du titulaire de permis ou de l'activité autorisée qui est effectuée. Par conséquent, des évaluations spécifiques de l'aptitude au travail peuvent ne pas s'appliquer à certains titulaires de permis ou à certaines activités autorisées. Étant donné que les titulaires de permis d'installations nucléaires de catégorie I fournissent déjà des renseignements concernant leurs programmes sur la performance humaine, la CCSN juge qu'il ne devrait pas y avoir de coûts supplémentaires.

### *Bilans périodiques de la sûreté*

Les titulaires de permis de centrales nucléaires ont pleinement soutenu cette exigence. Dans le document de travail DIS-13-02, la CCSN propose que les bilans périodiques de la sûreté soient effectués tous les 10 ans. Les titulaires de permis de centrales nucléaires estiment que l'intervalle de 10 ans ne devrait pas être précisé dans la réglementation et qu'il pourrait être abordé dans le cadre du processus de délivrance de permis. Cette approche fournirait la souplesse nécessaire pour coordonner les bilans avec les demandes de renouvellement de permis. La CCSN est d'accord et propose que le Règlement exige que les titulaires de permis de centrales nucléaires effectuent des bilans périodiques de la sûreté à des intervalles précisés dans leur permis d'exploitation.

### *Systèmes de gestion*

Les titulaires de permis d'installations nucléaires de catégorie I et de mines et d'usines de concentration d'uranium ont pleinement soutenu l'exigence visant à remplacer le

because the draft Regulations align with current industry practice.

### Prepublication consultation

The draft regulations were published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 8, 2016, followed by a 30-day public comment period. During the comment period, 20 comments were received in 6 different submissions from stakeholders that included nuclear power plant operators, a medical isotope producer, and an industry association. No comments were received from Indigenous groups. The comments were posted on the CNSC website for feedback from November 21 to December 19, 2016. No further feedback was received.

### *Dose limits during an emergency*

Overall, there was general support for the proposed changes to section 15 (Emergencies) of the *Radiation Protection Regulations*. Stakeholders requested more clarity on the proposed new dose limits, which are based on the International Atomic Energy Agency's *General Safety Requirements Part 3*. Further information is being drafted for additional guidance to support compliance with section 15, which will be included in a CNSC regulatory document on radiation protection.

During early consultation, stakeholders had requested changing the requirement to "immediately" notify the Commission of dose limits being exceeded during an emergency (what is now subsection 15(6)) to "as soon as practical." Stakeholders requested clarification on the proposed requirement, as immediate notification would not be practical in certain cases. During an emergency, the overriding requirements are to control the situation and to take measures to minimize impact on the public, workers, and the environment. Reporting requirements should not distract from the control of an emergency. In the drafting of the regulations, "as soon as practical" was considered to be too subjective, and the existing wording in the *Radiation Protection Regulations* was used when finalizing the text for publication in the *Canada Gazette*, Part I. Stakeholders repeated their request to change the requirement in their comments on the draft regulations published in the *Canada Gazette*, Part I. After further consideration, "immediately" was replaced with "as soon as feasible" in subsection 15(6). This language is used in the *Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations, 2015*, in subsection 36(2). The corresponding short-form description in the *Administrative Monetary Penalties Regulations (Canadian Nuclear Safety Commission)* has also been revised to align with new wording of the provision.

« programme d'assurance de la qualité » par un « système de gestion », étant donné que le projet de règlement s'harmonise avec les pratiques actuelles de l'industrie.

### Consultation préalable à la publication

Les projets de règlements ont été publiés dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 8 octobre 2016; cette publication a été suivie d'une période de commentaires du public de 30 jours. Au cours de cette période, on a reçu 6 mémoires différents dans lesquels certaines parties intéressées, notamment des exploitants de centrales nucléaires, un producteur d'isotopes médicaux et une association industrielle, ont formulé 20 commentaires. Aucun commentaire n'a été reçu de la part de groupes autochtones. Les commentaires ont été publiés sur le site Web de la CCSN et y sont demeurés du 21 novembre au 19 décembre 2016 aux fins de rétroaction. Aucune rétroaction additionnelle n'a été reçue.

### *Limites de dose en cas d'urgence*

Dans l'ensemble, les parties intéressées appuyaient généralement les modifications qu'on propose d'apporter à l'article 15 (Situations d'urgence) du *Règlement sur la radioprotection*. Les parties intéressées ont demandé qu'on clarifie les nouvelles limites de dose proposées, qui sont fondées sur les *Prescriptions générales de sûreté – Partie 3* de l'Agence internationale de l'énergie atomique. De l'information supplémentaire est en cours d'élaboration à l'appui de la conformité à l'article 15 et sera incorporée dans un document d'application de la réglementation de la CCSN portant sur la radioprotection.

Au début du processus de consultation, les parties intéressées avaient demandé qu'on remplace l'exigence selon laquelle il faut aviser « immédiatement » la Commission du dépassement des limites de dose lors d'une situation d'urgence [maintenant le paragraphe 15(6)] par le libellé « aussitôt que possible [...] ». Les parties intéressées ont demandé des précisions sur l'exigence proposée, car il serait difficile dans certains cas d'aviser immédiatement la Commission. En cas d'urgence, les exigences prioritaires sont de contrôler la situation et de prendre des mesures pour minimiser l'impact sur le public, les travailleurs et l'environnement. Les exigences redditionnelles ne devraient pas détourner l'attention du contrôle d'une urgence. Lors de la rédaction du Règlement, on a jugé que le libellé « aussitôt que possible » est trop subjectif, et le libellé actuel du *Règlement sur la radioprotection* a été utilisé au moment de terminer le texte en vue de sa publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Les parties intéressées ont demandé de modifier l'exigence dans leurs commentaires au sujet du projet de règlement publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Après un nouvel examen, le terme « immédiatement » a été remplacé par « aussitôt que possible » au paragraphe 15(6). Ce libellé est employé au paragraphe 36(2) du *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires (2015)*. La description sommaire correspondante qui figure dans

Stakeholders requested that subsection 15(7) of the *Radiation Protection Regulations*, prohibiting pregnant workers from participating in the control of an emergency, be modified to include a dose limit of four millisieverts. With respect to the protection of sensitive populations, such as pregnant women, the CNSC sees no compelling reason for these individuals to be involved in the direct control of an emergency. It is neither expected nor acceptable to subject pregnant workers to potentially elevated doses because of the potential risks to unborn children. The CNSC acknowledges that pregnant workers may play an active role in aiding emergency response, but from a remote and radiologically stable, safe environment where they would continue to be subject to the dose limits prescribed in sections 13 and 14 of the *Radiation Protection Regulations*. This is captured in subsection 15(7), so it is unnecessary to specify a dose limit. The requirement prohibiting pregnant workers from participating in the control of an emergency therefore remains unchanged.

One licensee asked if the CNSC is considering future changes to dose limits, based on the age or preferential use of older personnel during emergencies. The CNSC is not considering age adjustment for dose limits in emergencies, nor is it drafting guidance to recommend preferential use of older personnel in such circumstances. The system of radiological protection, whether it is applied during normal operations or emergencies, does take into account differences in detriment based on age and sex. However, dose limits are set so that they are age- and sex- neutral and adequately protective of all.

#### *Update the Administrative Monetary Penalties Regulations (Canadian Nuclear Safety Commission)*

Stakeholders noted that the language used in the short-form descriptions in the schedule of violations is different from the provisions in the *Radiation Protection Regulations*. They were concerned that the differences could cause confusion and result in a penalty being applied based on the language used in the short-form descriptions.

The CNSC believes the new short-form descriptions align sufficiently with the text in the *Radiation Protection Regulations*. The short-form descriptions do not replace

le *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (Commission canadienne de sûreté nucléaire)* a également été révisée de manière à ce qu'elle s'harmonise avec le nouveau libellé de la disposition.

Les parties intéressées ont demandé qu'on modifie le paragraphe 15(7) du *Règlement sur la radioprotection*, lequel interdit aux femmes enceintes de participer à la maîtrise d'une situation d'urgence, afin d'y inclure une limite de dose de quatre millisieverts. Pour ce qui est de la protection de populations vulnérables telles que les femmes enceintes, la CCSN estime qu'il n'existe aucun motif impérieux pour lequel ces personnes participeraient à la maîtrise directe d'une situation d'urgence. Il est inacceptable pour les travailleuses enceintes de s'exposer à des doses éventuellement élevées en raison des risques possibles pour les enfants à naître, et on ne s'attend pas non plus à ce qu'elles s'y exposent. La CCSN reconnaît que les travailleuses enceintes peuvent jouer un rôle d'aide actif dans les interventions d'urgence, mais depuis un environnement éloigné, sécuritaire et stable sur le plan radiologique où elles continueraient d'être assujetties aux limites de dose prescrites aux articles 13 et 14 du *Règlement sur la radioprotection*. Cette exigence est prévue au paragraphe 15(7); il est donc inutile de préciser une limite de dose. L'exigence selon laquelle il est interdit aux femmes enceintes de participer à la maîtrise d'une situation d'urgence demeure ainsi inchangée.

Un titulaire de permis a demandé si la CCSN envisage d'apporter, ultérieurement, des modifications aux limites de dose en fonction de l'âge ou du recours préférentiel aux travailleurs âgés en situation d'urgence. La CCSN n'envisage pas d'apporter des modifications aux limites de dose en cas d'urgence et ne rédige actuellement aucune orientation visant à recommander le recours préférentiel aux travailleurs âgés dans de telles circonstances. En temps normal comme en situation d'urgence, le système de radioprotection tient compte des différences relatives à l'âge et au sexe des travailleurs. Cependant, les limites de dose sont fixées de manière à protéger toutes les personnes de manière adéquate, peu importe leur sexe et leur âge.

#### *Mettre à jour le Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (Commission canadienne de sûreté nucléaire)*

Les parties intéressées ont indiqué que le libellé employé dans les descriptions sommaires trouvées à l'annexe sur les violations est différent de celui figurant dans les dispositions du *Règlement sur la radioprotection*. Elles craignaient que les différences créent de la confusion et entraînent l'application d'une sanction s'appuyant sur le libellé employé dans les descriptions sommaires.

La CCSN estime que les nouvelles descriptions sommaires s'harmonisent suffisamment bien avec le libellé du *Règlement sur la radioprotection*. Les descriptions sommaires

the provisions in the Act or regulations. Section 2 of the *Administrative Monetary Penalties Regulations (Canadian Nuclear Safety Commission)* states: “(2) In the event of a discrepancy between the short-form descriptions in the schedule and the provision to which it pertains, the provision prevails.” No changes have been made to the draft regulations, other than to update the short-form description with the notification of exceedance of dose limits, to align with the revised text of subsection 15(6) as noted above.

### *Human performance program*

Stakeholders raised several concerns about the proposed requirement for a human performance program with measures for fitness for duty. The comments focused on the CNSC’s statement that the draft regulations do not impose increased administrative burden. Stakeholders expressed frustration that the Regulatory Impact Analysis Statement published in the *Canada Gazette*, Part I, did not contain a detailed impact analysis of the costs of implementing future licence conditions.

Administrative burden, as defined by the *Red Tape Reduction Act*, refers to activities that are necessary to demonstrate compliance with new regulatory requirements, including collecting, processing, reporting and retaining information, and completing forms. It does not include compliance burden resulting from future licence conditions.

The Regulations codify existing practice and do not introduce new requirements. Through their comments, Canadian nuclear facility licensees have confirmed that they currently submit information on their human performance programs and measures that ensure fitness for duty. As a result, they already meet this high-level requirement. The CNSC has therefore determined that the regulatory amendments outlined here would not result in an increase in administrative burden, and the “One-for-One” Rule does not apply.

Further to the above, stakeholders were also concerned that once the high-level requirement for a human performance program becomes law, it will drive a series of new licence conditions that will demand multi-million-dollar investments. Stakeholders referred specifically to the proposed requirement for random drug and alcohol testing, for certain nuclear power plant personnel, included in the draft CNSC regulatory document, REGDOC-2.2.4, *Fitness for Duty*. Requirements included

ne remplacent pas les dispositions de la Loi ou de ses règlements. L’article 2 du *Règlement sur les sanctions administratives pécuniaires (Commission canadienne de sûreté nucléaire)* précise ce qui suit : « (2) En cas d’incompatibilité entre le sommaire figurant à l’annexe et la disposition correspondante, la disposition l’emporte. » Aucune modification n’a été apportée au projet de règlement, à l’exception de celles visant à mettre à jour le sommaire en y intégrant la notification relative au dépassement des limites de doses de manière à ce que le tout s’harmonise avec le libellé révisé du paragraphe 15(6), comme il est indiqué ci-dessus.

### *Programme sur la performance humaine*

Les parties intéressées ont soulevé plusieurs préoccupations au sujet de l’exigence proposée en ce qui a trait à un programme sur la performance humaine comportant des mesures relatives à l’aptitude au travail. Les commentaires portaient principalement sur ce qu’avait indiqué la CCSN, soit que le projet de règlement n’impose aucun fardeau administratif supplémentaire. Les parties intéressées ont exprimé leur contrariété à l’égard du Résumé de l’étude d’impact de la réglementation publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, à savoir qu’il ne contenait aucune analyse détaillée des répercussions des coûts liés à la mise en œuvre des futures conditions de permis.

Le fardeau administratif, au sens de la *Loi sur la réduction de la paperasse*, s’entend de tout ce qu’il est nécessaire de faire pour démontrer la conformité aux nouvelles exigences réglementaires, notamment l’obligation de collecter, de traiter et de conserver de l’information, d’établir des rapports et de remplir des formulaires. Cela exclut le fardeau en matière d’observation de la loi découlant des futures conditions de permis.

Le Règlement codifie la pratique existante et ne donne pas lieu à une nouvelle exigence. Par conséquent, la règle du « un pour un » ne s’applique pas. Tel qu’il est indiqué dans leurs commentaires, les titulaires de permis d’installations nucléaires canadiennes fournissent actuellement de l’information au sujet de leurs programmes sur la performance humaine et des mesures connexes qu’ils prennent pour garantir l’aptitude au travail, et ainsi, satisfont déjà à cette exigence de haut niveau. Par conséquent, la CCSN a déterminé que l’exigence proposée n’entraînerait pas l’accroissement du fardeau administratif et que la règle du « un pour un » ne s’applique pas.

Par ailleurs, les parties intéressées ont dit craindre qu’une fois que l’exigence de haut niveau relative à un programme sur la performance humaine deviendra obligatoire, elle donnera lieu à une série de nouvelles conditions de permis qui nécessiteront des investissements de plusieurs millions de dollars. Les parties intéressées ont expressément fait mention de l’exigence proposée concernant la réalisation de tests aléatoires de dépistage de la consommation d’alcool et de drogues auxquels devraient se soumettre

in CNSC regulatory documents are only mandatory when referenced in a licence condition.

The amendment to the *Class I Nuclear Facilities Regulations* regarding a human performance program with measures for fitness for duty does not require random drug and alcohol testing and, while it is related, draft REGDOC-2.2.4 does not depend on the regulatory amendment. Although the introduction of random drug and alcohol testing for certain nuclear power plant personnel would undoubtedly have an impact on affected stakeholders, this would be considered as part of the CNSC's established process for the development of regulatory documents. The impacts of new licence conditions introduced through CNSC regulatory documents are considered on a case-by-case basis. The CNSC has a thorough and transparent public consultation process where stakeholders provide input on the impacts, financial and otherwise, of new requirements. Regulatory documents are presented to the Commission for final approval at a public meeting. The Commission considers input from all stakeholders before making decisions on requirements.

As part of its commitment to continuous improvement, the CNSC published discussion paper DIS-16-05, *Human Performance*, in October 2016. The CNSC intends to use this feedback to inform its approach to regulating human performance. Before incorporating new requirements or guidance on human performance into its regulatory framework, the CNSC will provide stakeholders with further opportunities to provide feedback on any specific measures that might be proposed.

The CNSC has made no changes to the proposed requirement for a human performance program.

#### *Periodic safety reviews*

Stakeholders expressed concern that the definition of a "nuclear power plant" in the Regulations could result in the requirement for periodic safety reviews for small reactors. Stakeholders felt that this would make small reactors uneconomical, and suggested deleting the requirement since it could be included as a licence condition. Stakeholders also raised concerns about the costs associated with carrying out periodic safety reviews and drew a link to the "One-for-One" Rule.

certain membres du personnel des centrales nucléaires, qui figure dans le projet de document d'application de la réglementation de la CCSN, REGDOC-2.2.4, *Aptitude au travail*. Les exigences figurant dans les documents d'application de la réglementation de la CCSN ne sont obligatoires que lorsqu'il en est fait mention dans une condition de permis.

La modification au *Règlement sur les installations de catégorie I* concernant un programme sur la performance humaine assorti de mesures pour garantir l'aptitude au travail n'exige pas la réalisation de tests aléatoires de dépistage de la consommation d'alcool et de drogues et, bien que connexe, le projet de REGDOC-2.2.4 ne dépend pas de cette modification. Même si l'obligation de réaliser de tels tests avait sans l'ombre d'un doute un impact sur les parties intéressées concernées, elle serait prise en compte dans le processus d'élaboration des documents de la réglementation de la CCSN. Les répercussions des nouvelles conditions de permis mises en place conformément aux documents d'application de la réglementation de la CCSN sont examinées au cas par cas. La CCSN suit un processus de consultation du public exhaustif et transparent dans le cadre duquel les parties intéressées formulent des commentaires sur les répercussions, de nature financière et autre, des nouvelles exigences. Les documents d'application de la réglementation sont présentés à la Commission dans le cadre d'une réunion publique lorsqu'il s'agit de voir à leur approbation définitive. La Commission tient compte des commentaires de toutes les parties intéressées avant de rendre des décisions concernant les exigences.

Conformément à son engagement à l'égard de l'amélioration continue, la CCSN a publié le document de travail DIS-16-05, *Performance humaine*, en octobre 2016. Elle a l'intention d'utiliser les commentaires recueillis pour éclairer son approche en matière de réglementation de la performance humaine. Avant d'incorporer de nouvelles exigences ou directives relatives à la performance humaine dans son cadre de réglementation, la CCSN fournira aux parties intéressées d'autres occasions de commenter toute mesure spécifique qu'elle pourrait proposer.

La CCSN n'a apporté aucun changement à l'exigence proposée relativement à un programme sur la performance humaine.

#### *Bilans périodiques de la sûreté*

Les parties intéressées craignaient que la définition de « centrale nucléaire » dans le règlement proposé se traduise par une exigence selon laquelle il faudrait produire des bilans périodiques de la sûreté pour les petits réacteurs. Les parties intéressées estimaient que cette exigence rendrait les petits réacteurs peu rentables et ont proposé de l'éliminer, puisqu'elle pourrait être incluse comme condition de permis. De même, les parties intéressées ont soulevé des préoccupations relativement aux

Nuclear power plant licensees have already been completing the equivalent of periodic safety reviews (previously referred to as “integrated safety reviews”) and submitting the information to the CNSC, as part of their application to renew their licence to operate. The requirement to demonstrate the plant’s safety case over the proposed licensing period remains unchanged; therefore, the “One-for-One” Rule does not apply.

The definition of “nuclear power plants” was taken directly from the *Nuclear Security Regulations*. The CNSC believes it is premature to determine the impacts of periodic safety reviews on small reactors. Efforts are underway to consider how the introduction of small reactors will impact the CNSC’s regulatory framework. The CNSC published discussion paper DIS-16-04, *Small Modular Reactors: Regulatory Strategy, Approaches and Challenges* in May 2016, and is consulting with stakeholders on this issue. The CNSC has made no changes to the proposed requirement or the definition of a “nuclear power plant.”

### Management systems

Stakeholders expressed continued support for replacing “quality assurance” with the term “management system” in the *Class I Nuclear Facilities Regulations* and the *Uranium Mines and Mills Regulations*. However, they requested the phrase “including measures to promote and support safety culture;” be deleted from the provision. Stakeholders believe that safety culture should not be singled out because it is firmly embedded in nuclear industry standards, such as CSA Group standard N286-12, *Management system requirements for nuclear facilities*. They agree that safety culture is an important part of the management system, but it should not be emphasized over other management system requirements.

It is the CNSC’s position that the provision as worded does not isolate safety culture as a separate activity or program. Rather, it emphasizes that safety is the primary consideration over competing goals to ensure the protection of people and the environment. The CNSC has made no changes to the proposed requirement.

The numbering convention for the draft amendments to the *Class I Nuclear Facilities Regulations* designated

coûts associés à la réalisation de bilans périodiques de la sûreté et ont établi un lien avec la règle du « un pour un ».

Les titulaires de permis de centrales nucléaires réalisent déjà l’équivalent des bilans périodiques de la sûreté (anciennement appelés « examens intégrés de la sûreté ») et soumettent les renseignements qui en découlent à la CCSN dans le cadre de la demande de renouvellement de leur permis d’exploitation. L’exigence selon laquelle il faut démontrer le respect du dossier de sûreté de la centrale pendant la période d’autorisation proposée demeure inchangée; par conséquent, la règle du « un pour un » ne s’applique pas.

La définition de « centrale nucléaire » est tirée directement du *Règlement sur la sécurité nucléaire*. La CCSN estime qu’il est trop tôt pour tenter de déterminer les répercussions des bilans périodiques de la sûreté sur les petits réacteurs. On s’emploie actuellement à examiner l’incidence qu’aura l’introduction de petits réacteurs sur le cadre de réglementation de la CCSN. En mai 2016, la CCSN a publié le document de travail DIS-16-04, *Petits réacteurs modulaires : Stratégie, approches et défis en matière de réglementation*, et consulte actuellement les parties intéressées à cet égard. La CCSN n’a apporté aucun changement à l’exigence proposée ni à la définition de « centrale nucléaire ».

### Systèmes de gestion

Les parties intéressées soutenaient toujours le remplacement des termes « assurance de la qualité » par « système de gestion » dans le *Règlement sur les installations nucléaires de catégorie I* et le *Règlement sur les mines et les usines de concentration d’uranium*. Toutefois, elles ont demandé que le passage « y compris les mesures qui seront prises pour promouvoir une culture de sûreté et l’appuyer; » soit supprimé. Elles croient qu’on évite d’accorder une importance particulière à la culture de sûreté, car elle est fermement ancrée dans les normes visant l’industrie nucléaire, comme la norme du Groupe CSA N286-12, *Exigences relatives au système de gestion des installations nucléaires*. Elles conviennent que la culture de sûreté fait partie intégrante du système de gestion, mais jugent qu’il ne faut pas y accorder une importance plus grande que celle donnée aux autres exigences relatives au système de gestion.

La CCSN est d’avis que le libellé actuel de la disposition ne fait pas de la culture de sûreté une activité ou un programme distinct. De son point de vue, la disposition souligne plutôt que la sûreté doit être le premier facteur pris en compte parmi de multiples objectifs difficiles à concilier afin de garantir la protection de la population et de l’environnement. La CCSN n’a apporté aucune modification à l’exigence proposée.

Selon la convention de numérotation s’appliquant au projet de modification du *Règlement sur les installations*

the proposed management system provision as paragraph 3(d) and the proposed human performance program as paragraph 3(d.1). Stakeholders interpreted these designations as meaning that the human performance program was a specific requirement to be included in the proposed management system, and were concerned that it would inappropriately raise the profile of one program within the management system. However, “(d.1)” is a temporary designation, and indicates that in the order of items listed in section 3 (general requirements for licence applications), the human performance program requirement will follow the requirement for a management system. Therefore, no changes are necessary.

#### *Transition period to implement regulations*

Stakeholders requested a transition period to implement the Regulations. A transition period is not necessary, as the Regulations do not introduce new requirements. Licensees have confirmed through their comments that they already have submitted the information pertaining to their human performance programs and management systems, and nuclear power plant licensees have conducted the equivalent of a periodic safety review.

With respect to the *Radiation Protection Regulations*, the amendments to section 15 detail the actions that the licensee must take to maintain doses to persons involved in the control of the emergency below applicable dose limits and as low as reasonably achievable. As a result, the requirements only apply in the event of an emergency. Licensees have been aware of the proposed new dose limits in section 15 since 2013. In response to a regulatory request under the Fukushima action plan, licensees were asked to assess the habitability of control facilities during beyond-design-basis accidents and severe accidents. Each licensee demonstrated that it did not require upgrades to control facilities to maintain doses to persons below the new limits. Based on this analysis, the CNSC is confident that licensees are in a position to comply with the Regulations without the need for a transition period.

#### **Rationale**

Following the spring 2011 events at Fukushima, nuclear regulators around the world launched a comprehensive review of all their major facilities. As Canada’s nuclear regulator, the CNSC reviewed the capability of nuclear

*nucléaires de catégorie I*, la disposition liée au système de gestion proposé correspond à l’alinéa 3d), et celle liée au programme sur la performance humaine proposé, à l’alinéa 3d.1). Selon l’interprétation des parties intéressées, ces désignations signifient à leurs yeux que le programme sur la performance humaine est une exigence particulière devant être incluse dans le système de gestion proposé, et elles se disent préoccupées par le fait que cela pourrait accroître de manière inappropriée la visibilité d’un programme dans le système de gestion. Toutefois, l’alinéa 3d.1) est une désignation temporaire qui indique qu’à l’article 3 (dispositions générales relatives aux demandes de permis), l’exigence liée au programme sur la performance humaine suivra l’exigence liée au système de gestion. Par conséquent, aucun changement n’est nécessaire.

#### *Période de transition pour la mise en œuvre des règlements*

Les parties intéressées ont demandé qu’on établisse une période de transition pour mettre en œuvre le Règlement. Une période de transition n’est pas nécessaire puisque le Règlement ne se traduit pas par de nouvelles exigences. Les titulaires de permis ont confirmé par leurs commentaires qu’ils soumettent déjà de l’information au sujet de leurs programmes sur la performance humaine et leurs systèmes de gestion, et les titulaires de permis d’installations nucléaires ont produit l’équivalent d’un bilan périodique de la sûreté.

Pour ce qui est du *Règlement sur la radioprotection*, les modifications apportées à l’article 15 précisent les mesures que doit prendre un titulaire de permis pour maintenir les doses que reçoivent les personnes participant à la maîtrise d’une situation d’urgence en deçà des limites de dose applicables et au niveau le plus bas qu’il soit raisonnablement possible d’atteindre. Ainsi, les exigences ne s’appliquent qu’en cas d’urgence. Les titulaires de permis sont au courant des nouvelles limites de dose proposées à l’article 15 depuis 2013. En réponse à une demande de réglementation dans le cadre du plan d’action relatif à Fukushima, on a demandé aux titulaires de permis d’évaluer l’habitabilité des salles de commande en cas d’accident hors dimensionnement et d’accident grave. Chaque titulaire de permis a démontré qu’il n’avait pas à apporter d’améliorations supplémentaires aux salles de commande pour maintenir les doses que reçoivent les personnes en deçà des nouvelles limites proposées. À la lumière de cette analyse, la CCSN est d’avis que les titulaires de permis seront en mesure de se conformer au Règlement sans qu’une période de transition soit nécessaire.

#### **Justification**

À la suite des événements survenus au printemps 2011 à Fukushima, les organismes de réglementation nucléaire du monde entier ont lancé un examen détaillé de toutes leurs grandes installations. En tant qu’organisme de

power plants — as well as other nuclear facilities — to withstand conditions comparable to those that triggered the Fukushima accident.

The review confirmed that the Canadian regulatory framework is strong and comprehensive. At the same time, it identified and outlined a series of recommendations, including these regulatory changes.

The Regulations will contribute to the continued safe operation of nuclear facilities and strengthen their ability to adequately deal with potential emergencies, and to protect the health and safety of nuclear workers, emergency responders and the general public.

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

The Regulations come into force on the day they are registered and will be enforced in accordance with the CNSC's existing enforcement policy. CNSC inspectors regularly verify that licensees are complying with the *Nuclear Safety Control Act* and its regulations. If a licensee is found to be non-compliant with these Regulations, the CNSC will use a graded enforcement approach to implement corrective measures.

### **Contact**

Brian Torrie  
Director General  
Regulatory Policy Directorate  
Canadian Nuclear Safety Commission  
280 Slater Street  
P.O. Box 1046, Station B  
Ottawa, Ontario  
K1P 5S9  
Telephone: 613-947-3728  
Fax: 613-995-5086  
Email: [cnscconsultation.ccsn@canada.ca](mailto:cnscconsultation.ccsn@canada.ca)

réglementation nucléaire au Canada, la CCSN a examiné la capacité des centrales nucléaires, et d'autres installations nucléaires, de résister à des conditions comparables à celles qui ont déclenché l'accident de Fukushima.

L'examen a confirmé que le cadre de réglementation du Canada est rigoureux et exhaustif. De plus, il a permis de mettre en évidence et de présenter une série de recommandations, y compris les modifications réglementaires.

Le Règlement contribuera à la sûreté de l'exploitation continue des installations nucléaires et renforcerait leur capacité de gérer de façon adéquate les urgences potentielles ainsi que de protéger la santé et la sécurité des travailleurs du secteur nucléaire, des intervenants d'urgence et du grand public.

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

Le Règlement entre en vigueur la journée de son enregistrement et sera appliqué selon la politique d'application existante de la CCSN. Les inspecteurs de la CCSN s'assurent régulièrement que les titulaires de permis respectent la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires* et ses règlements. Si un titulaire de permis n'observait pas ces règlements, la CCSN adoptera une approche d'application graduelle de mesures correctives.

### **Personne-ressource**

Brian Torrie  
Directeur général  
Direction de la politique de réglementation  
Commission canadienne de sûreté nucléaire  
280, rue Slater  
C.P. 1046, succursale B  
Ottawa (Ontario)  
K1P 5S9  
Téléphone : 613-947-3728  
Télécopieur : 613-995-5086  
Courriel : [cnscconsultation.ccsn@canada.ca](mailto:cnscconsultation.ccsn@canada.ca)



Registration  
SOR/2017-200 September 22, 2017

AERONAUTICS ACT

**John C. Munro Hamilton International  
Airport Zoning Regulations**

P.C. 2017-1176 September 22, 2017

Whereas, pursuant to subsection 5.5(1)<sup>a</sup> of the *Aeronautics Act*<sup>b</sup>, a notice of the proposed *John C. Munro Hamilton International Airport Zoning Regulations* was published in the *Hamilton Spectator* on March 16 and 23, 2016, the *Brantford Expositor* on March 16 and 23, 2016, the *Brant News* on March 17 and 24, 2016 and the *Régional* on March 16 and 23, 2016, a copy of the proposed Regulations, substantially in the annexed form, was published in two successive issues of the *Canada Gazette*, Part I, on March 5 and 12, 2016, and a reasonable opportunity was afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Whereas a purpose of the proposed Regulations is to prevent lands adjacent to or in the vicinity of John C. Munro Hamilton International Airport from being used or developed in a manner that is, in the opinion of the Minister of Transport, incompatible with the safe operation of an airport or aircraft;

And whereas a purpose of the proposed Regulations is to prevent lands adjacent to or in the vicinity of facilities used to provide services relating to aeronautics from being used or developed in a manner that would, in the opinion of the Minister of Transport, cause interference with signals or communications to and from aircraft or to and from those facilities;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraphs 5.4(2)(b)<sup>a</sup> and (c)<sup>a</sup> of the *Aeronautics Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *John C. Munro Hamilton International Airport Zoning Regulations*.

Enregistrement  
DORS/2017-200 Le 22 septembre 2017

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

**Règlement de zonage de l'aéroport  
international John C. Munro de Hamilton**

C.P. 2017-1176 Le 22 septembre 2017

Attendu que, conformément au paragraphe 5.5(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*<sup>b</sup>, un avis du projet de règlement intitulé *Règlement de zonage de l'aéroport international John C. Munro de Hamilton* a été publié dans le *Hamilton Spectator*, les 16 et 23 mars 2016, le *Brantford Expositor*, les 16 et 23 mars 2016, le *Brant News*, les 17 et 24 mars 2016 et le *Régional*, les 16 et 23 mars 2016, que le projet de règlement, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans deux numéros consécutifs de la Partie I de la *Gazette du Canada* les 5 et 12 mars 2016, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter au ministre des Transports leurs observations à cet égard;

Attendu que le projet de règlement vise à empêcher un usage ou un aménagement des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage de l'aéroport international John C. Munro de Hamilton, incompatible, selon le ministre des Transports, avec la sécurité d'utilisation des aéronefs ou d'exploitation des aéroports;

Attendu que le projet de règlement vise à empêcher un usage ou un aménagement des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage d'installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l'aéronautique, qui causerait, selon le ministre des Transports, des interférences dans les communications avec les aéronefs et les installations,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu des alinéas 5.4(2)b)<sup>a</sup> et c)<sup>a</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement de zonage de l'aéroport international John C. Munro de Hamilton*, ci-après.

<sup>a</sup> R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1

<sup>b</sup> R.S., c. A-2

<sup>a</sup> L.R., ch. 33 (1<sup>er</sup> suppl.), art. 1

<sup>b</sup> L.R., ch. A-2

## John C. Munro Hamilton International Airport Zoning Regulations

### Interpretation

#### Definitions

**1** The following definitions apply in these Regulations.

**airport** means the John C. Munro Hamilton International Airport in the City of Hamilton, in the Province of Ontario, as described in Part 8 of the schedule. (*aéroport*)

**airport reference point** means the point that is described in Part 1 of the schedule. (*point de référence de l'aéroport*)

**approach surface** means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from each end of a strip surface and that is described in Part 2 of the schedule. (*surface d'approche*)

**outer surface** means an imaginary surface that is located above and in the immediate vicinity of the airport and that is described in Part 3 of the schedule. (*surface extérieure*)

**strip surface** means the imaginary surface that is associated with a runway and that is described in Part 4 of the schedule. (*surface de bande*)

**transitional surface** means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from the lateral limits of a strip surface and its approach surfaces and that is described in Part 5 of the schedule. (*surface de transition*)

**wildlife hazard zone** means the area that is located in the immediate vicinity of the airport and that is described in Part 7 of the schedule. (*zone de péril faunique*)

**zoning plan** means Plan File No. 25-009 : 10-005 (Sheets 1 to 40), prepared by the Department of Public Works and Government Services and dated March 30, 2012. (*plan de zonage*)

### Application

#### Lands near airport

**2** These Regulations apply in respect of all lands that are adjacent to or in the vicinity of the airport and that are within the limit described in Part 6 of the schedule. For greater certainty, the lands include lands under water and public road allowances.

## Règlement de zonage de l'aéroport international John C. Munro de Hamilton

### Définitions

#### Définitions

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

**aéroport** L'aéroport international John C. Munro de Hamilton, dans la ville de Hamilton, en Ontario, dont la description figure à la partie 8 de l'annexe. (*airport*)

**plan de zonage** Le plan n° 25-009 : 10-005 (feuilles 1 à 40) établi par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et daté du 30 mars 2012. (*zoning plan*)

**point de référence de l'aéroport** Le point dont l'emplacement est précisé à la partie 1 de l'annexe. (*airport reference point*)

**surface d'approche** Surface inclinée imaginaire qui s'élève vers l'extérieur à partir de chaque extrémité de la surface de bande et dont la description figure à la partie 2 de l'annexe. (*approach surface*)

**surface de bande** Surface imaginaire qui est associée à une piste et dont la description figure à la partie 4 de l'annexe. (*strip surface*)

**surface de transition** Surface inclinée imaginaire qui s'élève vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d'approche et dont la description figure à la partie 5 de l'annexe. (*transitional surface*)

**surface extérieure** Surface imaginaire qui est située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport et dont la description figure à la partie 3 de l'annexe. (*outer surface*)

**zone de péril faunique** La zone qui est située dans le voisinage immédiat de l'aéroport et dont la description figure à la partie 7 de l'annexe. (*wildlife hazard zone*)

### Champ d'application

#### Biens-fonds près de l'aéroport

**2** Le présent règlement s'applique à l'égard des biens-fonds qui sont situés aux abords ou dans le voisinage de l'aéroport et dans la limite précisée à la partie 6 de l'annexe. Il est entendu que les biens-fonds comprennent les biens-fonds submergés et les emprises de voies publiques.

## Building Restrictions

### Prohibition — maximum height

**3** A person must not place, erect or construct, or permit another person to place, erect or construct, on any of the lands, a building, structure or object, or an addition to an existing building, structure or object, any part of which would penetrate one of the following surfaces:

- (a) an approach surface;
- (b) the outer surface;
- (c) a transitional surface; or
- (d) a strip surface.

## Interference with Communication

### Prohibition — interference

**4** A person must not use or develop, or permit another person to use or develop, any of the lands under the outer surface in a manner that causes interference with any signal or communication to or from an aircraft or to or from any facility used to provide services relating to aeronautics.

## Natural Growth

### Prohibition — maximum height

**5** A person must not permit any object of natural growth that is on any of the lands to grow in such a manner as to penetrate any of the following surfaces:

- (a) an approach surface;
- (b) the outer surface;
- (c) a transitional surface; or
- (d) a strip surface.

## Wildlife Hazard

### Prohibition — activities or uses

**6 (1)** A person must not use, or permit another person to use, any of the lands described in Part 7 of the schedule for activities or uses that attract wildlife — particularly birds — that may create a hazard for aviation safety.

### Exception

**(2)** Despite subsection (1), a person may use, or permit another person to use, any of the lands described in Part 7

## Limites de construction

### Interdiction — hauteur maximale

**3** Il est interdit, sur tout bien-fonds, de placer, d'ériger ou de construire ou de permettre que soit placé, érigé ou construit un élément ou un rajout à un élément existant, de sorte qu'une de ses parties pénètre l'une ou l'autre des surfaces suivantes :

- a) une surface d'approche;
- b) la surface extérieure;
- c) une surface de transition;
- d) une surface de bande.

## Interférences dans les communications

### Interdiction — interférence

**4** Il est interdit d'utiliser ou d'aménager ou de permettre que soit utilisé ou aménagé tout bien-fonds situé sous la surface extérieure de façon à causer des interférences dans les communications avec les aéronefs ou les installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l'aéronautique.

## Végétation

### Interdiction — hauteur maximale

**5** Il est interdit de laisser croître toute végétation sur un bien-fonds de sorte qu'elle pénètre l'une ou l'autre des surfaces suivantes :

- a) une surface d'approche;
- b) la surface extérieure;
- c) une surface de transition;
- d) une surface de bande.

## Péril faunique

### Interdiction — activités ou usages

**6 (1)** Il est interdit d'utiliser ou de permettre que soit utilisé tout bien-fonds dont la description figure à la partie 7 de l'annexe pour des activités ou des usages qui attirent des animaux sauvages — notamment des oiseaux — qui peuvent présenter un risque pour la sécurité aérienne.

### Exception

**(2)** Malgré le paragraphe (1), il est permis d'utiliser ou de permettre que soit utilisé tout bien-fonds dont la

of the schedule as a site for an open water storage reservoir for a period of 48 hours or less.

## Repeal

**7 The *Hamilton Airport Zoning Regulations*<sup>1</sup> are repealed.**

## Coming into Force

**Conditions — subsection 5.6(2) of *Aeronautics Act***

**8 These Regulations come into force on the day on which the conditions set out in subsection 5.6(2) of the *Aeronautics Act* are met.**

### SCHEDULE

(Sections 1, 2 and 6)

In this schedule, all grid coordinates are in metres (m) and refer to the 1983 North American Datum - GRS80 Ellipsoid, 1989 adjustment (NAD83 Original), Zone 17, Universal Transverse Mercator (UTM) projection. Grid coordinates have been computed using a combined average scale factor of 0.9996636.

In this schedule, all azimuth are measured clockwise and grid-referenced to 0 degrees north.

In this schedule, all elevation values are in metres (m) and are based on the Canadian Geodetic Vertical Datum of 1928 (CGVD28), 1978 Southern Ontario Adjustment.

In this schedule, ***Strip Surface 06-24*** means the strip surface associated with runway 06-24 and ***Strip Surface 12-30*** means the strip surface associated with runway 12-30, as defined in Part 4.

### PART 1

## Airport Reference Point

The airport reference point, as shown on sheet 22 of the zoning plan, is a point that may be located as follows:

commencing at a point located on the threshold 24 of runway 06-24, having grid coordinates of 587 957.53 E and 4 781 106.17 N, on the centre line and at the eastern end of Strip Surface 06-24;

thence southwesterly along the centre line of Strip Surface 06-24, a distance of 914.40 m to a point;

description figure à la partie 7 de l'annexe comme emplacement d'un réservoir de retenue d'eau à ciel ouvert pour une période de quarante-huit heures ou moins.

## Abrogation

**7 Le *Règlement de zonage de l'aéroport de Hamilton*<sup>1</sup> est abrogé.**

## Entrée en vigueur

**Conditions — paragraphe 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique***

**8 Le présent règlement prend effet à la date de réalisation des conditions prévues au paragraphe 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique*.**

### ANNEXE

(articles 1, 2 et 6)

Dans la présente annexe, toutes les coordonnées du quadrillage sont en mètres (m) et font référence aux coordonnées de la projection universelle de transverse de Mercator (UTM), zone 17, suivant le Système de référence nord-américain de 1983, ellipsoïde GRS80 compensation de 1989 (NAD83, original). Elles ont été calculées à l'aide d'un facteur d'échelle moyen combiné de 0,9996636.

Dans la présente annexe, tous les azimuts sont mesurés dans le sens des aiguilles d'une montre et établis selon les coordonnées du quadrillage nord à 0°.

Dans la présente annexe, toutes les valeurs d'altitude sont en mètres (m) suivant le Système de référence altimétrique canadien de 1928 (CGVD28), compensation de 1978 pour le Sud de l'Ontario.

Dans la présente annexe, ***surface de bande 06-24*** et ***surface de bande 12-30*** s'entendent des surfaces de bande associées aux pistes 06-24 et 12-30, respectivement, qui sont définies à la partie 4.

### PARTIE 1

## Point de référence de l'aéroport

Le point de référence de l'aéroport, figurant sur la feuille 22 du plan de zonage, est un point dont l'emplacement peut être déterminé de la façon suivante :

Commençant à un point qui est situé sur le seuil 24 de la piste 06-24, dont les coordonnées du quadrillage sont 587 957,53 E. et 4 781 106,17 N., sur l'axe et à l'extrémité est de la surface de bande 06-24;

<sup>1</sup> SOR/84-5

<sup>1</sup> DORS/84-5

thence southeasterly and at right angles to the centre line of Strip Surface 06-24, a distance of 180.00 m to the airport reference point, having grid coordinates of 587 398.59 E and 4 780 360.83 N.

The assigned elevation of the airport reference point is 230.00 m.

## PART 2

### Approach Surfaces

The elevation of an approach surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that approach surface. The elevation of an approach surface centre line is calculated from the assigned elevation of the abutting end of the strip surface and increases at the constant ratios set out in this Part.

The approach surfaces, as shown on sheets 1 to 27, 29 to 35 and 38 to 40 of the zoning plan, are surfaces abutting each end of the strip surfaces associated with runways 06-24 and 12-30. The approach surfaces are described as follows:

**(a)** Approach Surface 06 is an imaginary inclined surface abutting the 06 end of Strip Surface 06-24 and ascending from an assigned elevation of 228.30 m, at a ratio of 1 m measured vertically to 60 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 06-24 and distant 3 000 m measured horizontally from the end of Strip Surface 06-24; thence ascending, at a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 06-24, being the outer edge of the approach surface, and distant 9 000 m measured horizontally from the end of Strip Surface 06-24; the outer edge having a length of 1 500 m on either side of the projected centre line and an elevation 170 m above the assigned elevation of the 06 end of Strip Surface 06-24;

**(b)** Approach Surface 24 is an imaginary inclined surface abutting the 24 end of Strip Surface 06-24 and ascending from an assigned elevation of 230.30 m, at a ratio of 1 m measured vertically to 60 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 06-24 and distant 3 000 m measured horizontally from the end of Strip Surface 06-24; thence, ascending at a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 06-24,

de là en direction sud-ouest suivant l'axe de la surface de bande 06-24, jusqu'à un point situé à une distance de 914,40 m;

de là en direction sud-est et perpendiculairement à l'axe de la surface de bande 06-24, sur une distance de 180,00 m, jusqu'au point de référence de l'aéroport, dont les coordonnées du quadrillage sont 587 398,59 E. et 4 780 360,83 N.

L'altitude attribuée du point de référence de l'aéroport est de 230,00 m.

## PARTIE 2

### Surfaces d'approche

L'altitude d'une surface d'approche est en tout point égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de cette surface d'approche. L'altitude de l'axe d'une surface d'approche est calculée d'après l'altitude attribuée de l'extrémité attenante de la surface de bande et augmente selon les rapports constants indiqués dans la présente partie.

Les surfaces d'approche, figurant sur les feuilles 1 à 27, 29 à 35 et 38 à 40 du plan de zonage, sont des surfaces attenantes à chacune des extrémités des surfaces de bande associées aux pistes 06-24 et 12-30, et sont délimitées de la façon suivante :

**a)** la surface d'approche 06 consiste en une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité 06 de la surface de bande 06-24 et qui s'élève à partir d'une altitude attribuée de 228,30 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 60 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande 06-24 et à une distance dans le sens horizontal de 3 000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande 06-24; de là s'élevant, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande 06-24, soit la limite extérieure de la surface d'approche, et à une distance dans le sens horizontal de 9 000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande 06-24; la limite extérieure ayant une longueur de 1 500 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouvant à une altitude de 170 m au-dessus de l'altitude attribuée de l'extrémité 06 de la surface de bande 06-24;

**b)** la surface d'approche 24 consiste en une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité 24 de la surface de bande 06-24 et qui s'élève à partir d'une altitude attribuée de 230,30 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 60 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande 06-24 et à une distance dans le sens horizontal de

being the outer edge of the approach surface, and distant 15 000 m measured horizontally from the end of Strip Surface 06-24; the outer edge having a length of 2 400 m on either side of the projected centre line and an elevation 290 m above the assigned elevation of the 24 end of Strip Surface 06-24;

**(c)** Approach Surface 12 is an imaginary inclined surface abutting the 12 end of Strip Surface 12-30 and ascending from an assigned elevation of 235.50 m, at a ratio of 1 m measured vertically to 60 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 12-30 and distant 3 000 m measured horizontally from the end of Strip Surface 12-30; thence, ascending at a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 12-30, being the outer edge of the approach surface, and distant 15 000 m measured horizontally from the end of Strip Surface 12-30; the outer edge having a length of 2 400 m on either side of the projected centre line and an elevation 290 m above the assigned elevation of the 12 end of Strip Surface 12-30;

**(d)** Approach Surface 30 is an imaginary inclined surface abutting the 30 end of Strip Surface 12-30 and ascending from an assigned elevation of 233.30 m, at a ratio of 1 m measured vertically to 60 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 12-30 and distant 3 000 m measured horizontally from the end of Strip Surface 12-30; thence, ascending at a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 12-30, being the outer edge of the approach surface, and distant 15 000 m measured horizontally from the end of Strip Surface 12-30; the outer edge having a length of 2 400 m on either side of the projected centre line and an elevation 290 m above the assigned elevation of the 30 end of Strip Surface 12-30.

3 000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande 06-24; de là s'élevant, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande 06-24, soit la limite extérieure de la surface d'approche, et à une distance dans le sens horizontal de 15 000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande 06-24; la limite extérieure ayant une longueur de 2 400 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouvant à une altitude de 290 m au-dessus de l'altitude attribuée de l'extrémité 24 de la surface de bande 06-24;

**(c)** la surface d'approche 12 consiste en une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité 12 de la surface de bande 12-30 et qui s'élève à partir d'une altitude attribuée de 235,50 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 60 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande 12-30 et à une distance dans le sens horizontal de 3 000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande 12-30; de là s'élevant, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande 12-30, soit la limite extérieure de la surface d'approche, et à une distance suivant l'horizontale de 15 000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande 12-30; la limite extérieure ayant une longueur de 2 400 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouvant à une altitude de 290 m au-dessus de l'altitude attribuée de l'extrémité 12 de la surface de bande 12-30;

**(d)** la surface d'approche 30 consiste en une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité 30 de la surface de bande 12-30 et qui s'élève à partir d'une altitude attribuée de 233,30 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 60 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande 12-30 et à une distance dans le sens horizontal de 3 000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande 12-30; de là s'élevant, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée à angle droit par rapport au prolongement de l'axe de la surface de bande 12-30, soit la limite extérieure de la surface d'approche, et à une distance dans le sens horizontal de 15 000 m à partir de l'extrémité de la surface de bande 12-30; la limite extérieure ayant une longueur de 2 400 m de chaque côté du prolongement de l'axe et se trouvant à une altitude de 290 m au-dessus de l'altitude attribuée de l'extrémité 12 de la surface de bande 12-30.

**PART 3****Outer Surface**

The outer surface, as shown on sheets 15 to 18, 20 to 23, 27 to 29, 36 and 37 of the zoning plan, is an imaginary surface located at a constant elevation of 45 m above the airport reference point but at 9 m above the surface of the ground when that elevation would place the outer surface at less than 9 m above the surface of the ground.

The limit of the outer surface is located in the City of Hamilton and is described as follows:

commencing at the intersection of the southern limit of Rymal Road West (Road Allowance between the Townships of Barton and Glanford as widened) with the eastern limit of Glancaster Road (Road Allowance between the Townships of Ancaster and Glanford), being the northwest corner of Part 1 on Plan 62R-14989 (see sheet 17);

thence easterly along the southern limit of Rymal Road West and Rymal Road East (PIN 17565-0998, PIN 16908-0425, PIN 16911-0077, PIN 16912-0042, PIN 16913-0282 and PIN 16914-0246) to the eastern limit of Lot 7, Concession 1, Geographic Township of Glanford (see sheet 18);

thence southerly along the eastern limit of Lot 7, Concession 1, to the southeast corner of Lot 7, Concession 1;

thence easterly along the limit between Concession 1 and Concession 2, Geographic Township of Glanford, to the northeast corner of Lot 8, Concession 2, Geographic Township of Glanford;

thence southerly along the eastern limit of Lot 8, Concession 2, and its production southerly to the southern limit of Dickenson Road East (PIN 17397-0135) (see sheet 23);

thence easterly along the southern limit of Dickenson Road East to the western limit of Miles Road (PIN 17389-0001);

thence southerly along the western limit of Miles Road to the southern limit of Airport Road (PIN 17395-0103) (see sheet 29);

thence westerly along the southern limit of Airport Road to the western limit of Miles Road (PIN 17390-0001);

thence southerly along the western limit of Miles Road to the northern limit of White Church Road East (PIN 17394-0062);

thence westerly along the northern limit of White Church Road East to the eastern limit of Lot 9, Concession 5, Geographic Township of Glanford;

thence southerly in a straight line to the intersection of the southern limit of White Church Road East

**PARTIE 3****Surface extérieure**

La surface extérieure, figurant sur les feuilles 15 à 18, 20 à 23, 27 à 29 et 36 et 37 du plan de zonage, est une surface imaginaire qui est située à une altitude constante de 45 m au-dessus du point de référence de l'aéroport, mais à 9 m du sol lorsque cette altitude la placerait à moins de 9 m au-dessus du sol.

Les limites de la surface extérieure sont situées dans la ville de Hamilton et sont précisées de la façon suivante :

Commençant à l'intersection de la limite sud du chemin Rymal Ouest (emprise routière entre les cantons de Barton et de Glanford, selon sa largeur actuelle) et de la limite est du chemin Glancaster (emprise routière entre les cantons d'Ancaster et de Glanford), soit l'angle nord-ouest de la partie 1 du Plan 62R-14989 (voir la feuille 17);

de là en direction est le long de la limite sud du chemin Rymal Ouest et du chemin Rymal Est (PIN 17565-0998, PIN 16908-0425, PIN 16911-0077, PIN 16912-0042, PIN 16913-0282 et PIN 16914-0246) jusqu'à la limite est du lot 7, concession 1, dans le canton géographique de Glanford (voir la feuille 18);

de là en direction sud le long de la limite est du lot 7, concession 1, jusqu'à l'angle sud-est du lot 7, concession 1;

de là en direction est le long de la limite entre la concession 1 et la concession 2, dans le canton géographique de Glanford, jusqu'à l'angle nord-est du lot 8, concession 2, dans le canton géographique de Glanford;

de là en direction sud le long de la limite est du lot 8, concession 2, et de son prolongement en direction sud jusqu'à la limite sud du chemin Dickenson Est (PIN 17397-0135) (voir la feuille 23);

de là en direction est le long de la limite sud du chemin Dickenson Est jusqu'à la limite ouest du chemin Miles (PIN 17389-0001);

de là en direction sud le long de la limite ouest du chemin Miles jusqu'à la limite sud du chemin Airport (PIN 17395-0103) (voir la feuille 29);

de là en direction ouest le long de la limite sud du chemin Airport jusqu'à la limite ouest du chemin Miles (PIN 17390-0001);

de là en direction sud le long de la limite ouest du chemin Miles jusqu'à la limite nord du chemin White Church Est (PIN 17394-0062);

de là en direction ouest le long de la limite nord du chemin White Church Est jusqu'à la limite est du lot 9, concession 5, dans le canton géographique de Glanford;

(PIN 17394-0062) with the eastern limit of Lot 9, Concession 6, Geographic Township of Glanford;

thence southerly along the eastern limit of Lot 9, Concession 6, to the northern limit of Chippewa Road East (PIN 17393-0088) (see sheets 37 and 36);

thence westerly along the northern limit of Chippewa Road East to the eastern limit of Highway 6 (PIN 17393-0001) (see sheet 28);

thence westerly in a straight line to the intersection of the western limit of Highway 6 with the northern limit of Chippewa Road West (PIN 17401-0055);

thence westerly along the northern limit of Chippewa Road West and its production westerly to the western limit of Glancaster Road (PIN 17401-0001) (see sheet 27);

thence southerly along the western limit of Glancaster Road to the western limit of Fiddlers Green Road (PIN 17403-0094);

thence northerly along the western limit of Fiddlers Green Road to the southern limit of Carluke Road West (PIN 17403-0028);

thence northwesterly in a straight line to the intersection of the western limit of Fiddlers Green Road (PIN 17403-0029) with the northern limit of Carluke Road West (PIN 17403-0028);

thence westerly along the northern limit of Carluke Road West to the western limit of Lot 42, Concession 6, Geographic Township of Ancaster;

thence northerly along the western limit of Lot 42, Concession 6, to the southern limit of Butter Road West (PIN 17412-0123) (see sheet 21);

thence westerly along the southern limit of Butter Road West to the western limit of Lot 40, Concession 6, Geographic Township of Ancaster (see sheet 20);

thence northwesterly in a straight line to the intersection of the northern limit of Butter Road West (PIN 17412-0123) with the western limit of Lot 40, Concession 5, Geographic Township of Ancaster;

thence northerly along the western limit of Lot 40, Concession 5, to the southern limit of Book Road West (PIN 17412-0084);

thence northwesterly in a straight line to the intersection of the northern limit of Book Road West with the western limit of Lot 40, Concession 4, Geographic Township of Ancaster;

thence northerly along the western limit of Lot 40, Concession 4, to the southern limit of Garner Road West (PIN 17415-0307) (see sheet 15);

thence easterly along the southern limit of Garner Road West and Garner Road East (PIN 17415-0307, PIN 17414-0002 and PIN 17565-0972) to Rymal Road West (PIN 17565-0998) (see sheets 16 and 17);

de là en direction sud en ligne droite jusqu'à l'intersection de la limite sud du chemin White Church Est (PIN 17394-0062) et de la limite est du lot 9, concession 6, dans le canton géographique de Glanford;

de là en direction sud le long de la limite est du lot 9, concession 6, jusqu'à la limite nord du chemin Chippewa Est (PIN 17393-0088) (voir les feuilles 37 et 36);

de là en direction ouest le long de la limite nord du chemin Chippewa Est jusqu'à la limite est de la route 6 (PIN 17393-0001) (voir la feuille 28);

de là en direction ouest en ligne droite jusqu'à l'intersection de la limite ouest de la route 6 et de la limite nord du chemin Chippewa Ouest (PIN 17401-0055);

de là en direction ouest le long de la limite nord du chemin Chippewa Ouest et de son prolongement en direction ouest jusqu'à la limite ouest du chemin Glancaster (PIN 17401-0001) (voir la feuille 27);

de là en direction sud le long de la limite ouest du chemin Glancaster jusqu'à la limite ouest du chemin Fiddlers Green (PIN 17403-0094);

de là en direction nord le long de la limite ouest du chemin Fiddlers Green jusqu'à la limite sud du chemin Carluke Ouest (PIN 17403-0028);

de là en direction nord-ouest en ligne droite jusqu'à l'intersection de la limite ouest du chemin Fiddlers Green (PIN 17403-0029) et de la limite nord du chemin Carluke Ouest (PIN 17403-0028);

de là en direction ouest le long de la limite nord du chemin Carluke Ouest jusqu'à la limite ouest du lot 42, concession 6, dans le canton géographique d'Ancaster;

de là en direction nord le long de la limite ouest du lot 42, concession 6, jusqu'à la limite sud du chemin Butter Ouest (PIN 17412-0123) (voir la feuille 21);

de là en direction ouest le long de la limite sud du chemin Butter Ouest jusqu'à la limite ouest du lot 40, concession 6, dans le canton géographique d'Ancaster (voir la feuille 20);

de là en direction nord-ouest en ligne droite jusqu'à l'intersection de la limite nord du chemin Butter Ouest (PIN 17412-0123) et de la limite ouest du lot 40, concession 5, dans le canton géographique d'Ancaster;

de là en direction nord le long de la limite ouest du lot 40, concession 5, jusqu'à la limite sud du chemin Book Ouest (PIN 17412-0084);

de là en direction nord-ouest en ligne droite jusqu'à l'intersection de la limite nord du chemin Book Ouest et de la limite ouest du lot 40, concession 4, dans le canton géographique d'Ancaster;

de là en direction nord le long de la limite ouest du lot 40, concession 4, jusqu'à la limite sud du chemin Garner Ouest (PIN 17415-0307) (voir la feuille 15);



thence easterly along the southern limit of Rymal Road West to the point of commencement.

de là en direction est le long de la limite sud du chemin Garner Ouest et du chemin Garner Est (PIN 17415-0307, PIN 17414-0002 et PIN 17565-0972) jusqu'au chemin Rymal Ouest (PIN 17565-0998) (voir les feuilles 16 et 17);

de là en direction est le long de la limite sud du chemin Rymal Ouest jusqu'au point de départ.

## PART 4

### Strip Surfaces

The elevation of a strip surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of that strip surface. The elevation of the strip surface centre line between the strip surface end and the closest strip surface threshold is equal to the elevation of the strip surface end. The elevation of the strip surface centre line between the strip surface thresholds is calculated using a constant ratio between the elevations of the strip surface thresholds and the elevations of the points along the runway centre line that are set out in the tables to this Part.

The strip surfaces, as shown on sheets 21 and 22 of the zoning plan, are imaginary rectangular surfaces described as follows:

**(a)** Strip Surface 06-24 is 300 m in total width, being 150 m on either side of the centre line of the runway. The strip surface commences 60 m to the southwest of threshold 06 and ends 60 m to the northeast of threshold 24, having a total length of 2 864.40 m. The 06 end of the strip surface has an assigned elevation of 228.30 m and the 24 end of the strip surface has an assigned elevation of 230.30 m. The azimuth of the centre line of runway 06-24 is 48°00'09". Threshold 06 has grid coordinates of 585 918.65 E and 4 779 270.52 N and threshold 24 has grid coordinates of 587 957.53 E and 4 781 106.17 N. The points between thresholds along strip surface 06-24 that determine the elevation of the strip surface centre line are set out in the following table:

Item	Column 1 Starting Point	Column 2 Starting Point Elevation (m)	Column 3 End Point	Column 4 End Point Elevation (m)	Column 5 Distance Between Starting Point and End Point (m)	Column 6 Constant Ratio Used to Calculate Elevation Between Starting Point and End Point
1	Threshold 06	228.30	'A'	235.30	913.00	+1 : 130.4286
2	'A'	235.30	'B'	237.10	567.00	+1 : 315.0000
3	'B'	237.10	'C'	236.40	350.00	-1 : 500.0000
4	'C'	236.40	'D'	234.40	290.10	-1 : 145.0500
5	'D'	234.40	'E'	231.30	374.30	-1 : 120.7419
6	'E'	231.30	Threshold 24	230.30	250.00	-1 : 250.0000

**Total Distance Between Thresholds = 2 744.40 m**

## PARTIE 4

### Surfaces de bande

L'altitude d'une surface de bande est en tout point égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande. L'altitude de l'axe de la surface de bande entre l'extrémité de la surface de bande et le seuil de la surface de bande le plus proche est égale à l'altitude de l'extrémité de la surface de bande. L'altitude de l'axe de la surface de bande entre les seuils de surface de bande est calculée selon un rapport constant entre les altitudes des seuils de la surface de bande et celles des points suivant l'axe de la piste précisés dans les tableaux de la présente partie.

Les surfaces de bande, figurant sur les feuilles 21 et 22 du plan de zonage, sont des surfaces rectangulaires imaginaires et sont délimitées de la façon suivante :

**a)** la surface de bande 06-24 est d'une largeur totale de 300 m, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste. La surface de bande commence à 60 m au sud-ouest du seuil 06 et se termine à 60 m du nord-est du seuil 24, sa longueur totale étant de 2 864,40 m. L'altitude attribuée de l'extrémité 06 de la surface de bande est de 228,30 m et celle de l'extrémité 24 est de 230,30 m. L'azimut de l'axe de la piste 06-24 est 48°00'09". Les coordonnées du quadrillage du seuil 06 sont 585 918,65 E. et 4 779 270,52 N., et celles du seuil 24 sont 587 957,53 E. et 4 781 106,17 N. Les points entre les seuils suivant la surface de bande 06-24 qui déterminent l'altitude de l'axe de la surface de bande sont indiqués dans le tableau suivant :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Article	Point de départ	Altitude du point de départ (m)	Point d'arrivée	Altitude du point d'arrivée (m)	Distance entre le point de départ et le point d'arrivée (m)	Rapport constant servant au calcul de l'altitude entre le point de départ et le point d'arrivée
1	Seuil 06	228,30	'A'	235,30	913,00	+1 / 130,4286
2	'A'	235,30	'B'	237,10	567,00	+1 / 315,0000
3	'B'	237,10	'C'	236,40	350,00	-1 / 500,0000
4	'C'	236,40	'D'	234,40	290,10	-1 / 145,0500
5	'D'	234,40	'E'	231,30	374,30	-1 / 120,7419
6	'E'	231,30	Seuil 24	230,30	250,00	-1 / 250,0000

#### Distance totale entre les seuils = 2 744,40 m

**(b)** Strip Surface 12-30 is 300 m in total width, being 150 m on either side of the centre line of the runway. The strip surface commences 60 m to the west of threshold 12 and ends 60 m to the east of threshold 30, having a total length of 3 169.94 m. The 12 end of the strip surface has an assigned elevation of 235.50 m and the 30 end of the strip surface has an assigned elevation of 233.30 m. The azimuth of the centre line of runway 12-30 is 106°28'53". Threshold 12 has grid coordinates of 585 089.80 E and 4 781 399.82 N and threshold 30 has grid coordinates of 588 013.44 E and 4 780 534.83 N. The points between thresholds along strip surface 12-30 that determine the elevation of the strip surface centre line are set out in the following table:

**b)** la surface de bande 12-30 est d'une largeur totale de 300 m, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste. La surface de bande commence à 60 m à l'ouest du seuil 12 et se termine à 60 m à l'est du seuil 30, sa longueur totale étant de 3 169,94 m. L'altitude attribuée de l'extrémité 12 de la surface de bande est de 235,50 m et celle de l'extrémité 30 est de 233,30 m. L'azimut de l'axe de la piste 12-30 est à 106°28'53". Les coordonnées du quadrillage du seuil 12 sont 585 089,80 E. et 4 781 399,82 N., et celles du seuil 30 sont 588 013,44 E. et 4 780 534,83 N. Les points entre les seuils suivant la surface de bande 12-30 qui déterminent l'altitude de l'axe de la surface de bande sont indiqués dans le tableau suivant :

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6
Item	Starting Point	Starting Point Elevation (m)	End Point	End Point Elevation (m)	Distance Between Starting Point and End Point (m)	Constant Ratio Used to Calculate Elevation Between Starting Point and End Point
1	Threshold 12	235.50	'F'	236.40	490.00	+1 : 544.4444
2	'F'	236.40	'G'	237.80	767.77	+1 : 548.4071
3	'G'	237.80	'H'	235.00	900.00	-1 : 321.4286
4	'H'	235.00	'D'	234.40	350.00	-1 : 583.3333
5	'D'	234.40	'I'	233.50	422.17	-1 : 469.0778
6	'I'	233.50	Threshold 30	233.30	120.00	-1 : 600.0000

#### Total Distance Between Thresholds = 3 049.94 m

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Article	Point de départ	Altitude du point de départ (m)	Point d'arrivée	Altitude du point d'arrivée (m)	Distance entre le point de départ et le point d'arrivée (m)	Rapport constant servant au calcul de l'altitude entre le point de départ et le point d'arrivée
1	Seuil 12	235,50	'F'	236,40	490,00	+1 / 544,4444
2	'F'	236,40	'G'	237,80	767,77	+1 / 548,4071

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6
Article	Point de départ	Altitude du point de départ (m)	Point d'arrivée	Altitude du point d'arrivée (m)	Distance entre le point de départ et le point d'arrivée (m)	Rapport constant servant au calcul de l'altitude entre le point de départ et le point d'arrivée
3	'G'	237,80	'H'	235,00	900,00	-1 / 321,4286
4	'H'	235,00	'D'	234,40	350,00	-1 / 583,3333
5	'D'	234,40	'I'	233,50	422,17	-1 / 469,0778
6	'I'	233,50	Seuil 30	233,30	120,00	-1 / 600,0000

**Distance totale entre les seuils = 3 049, 94 m**

## PART 5

### Transitional Surfaces

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting a strip surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting strip surface. The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting an approach surface is equal to the elevation of the nearest point on the centre line of the abutting approach surface.

Each transitional surface, as shown on sheets 16 to 18, 20 to 23, 27 and 28 of the zoning plan, is an imaginary inclined surface that extends upward and outward, from the lateral limits of the abutting strip surface and the abutting approach surface, at a ratio of 1 m measured vertically to 7 m measured horizontally and at right angles to the centre line of each abutting strip surface and approach surface to the intersection with the outer surface, or with another transitional surface.

## PART 6

### Limit of Area Containing Lands to Which These Regulations Apply

The limit of the area containing the lands to which these Regulations apply, as shown on sheets 1 to 40 of the zoning plan, is generally defined by the outer limit of the area covered by the approach surfaces, the outer surface, the strip surfaces, the transitional surfaces and the wildlife hazard zone. The limit is located in the City of Hamilton, the County of Brant, and Haldimand County, and is described as follows:

commencing at the intersection of the southern limit of Rymal Road West (Road Allowance between the Townships of Barton and Glanford as widened) with the

## PARTIE 5

### Surfaces de transition

L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande attenante. L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche attenante.

Chaque surface de transition, figurant sur les feuilles 16 à 18, 20 à 23 et 27 et 28 du plan de zonage, est une surface inclinée imaginaire s'élevant vers l'extérieur, à partir des limites latérales de la surface de bande attenante et de la surface d'approche attenante, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 7 m dans le sens horizontal perpendiculairement à l'axe de chaque surface de bande attenante et de chaque surface d'approche attenante, jusqu'à l'intersection avec la surface extérieure ou une autre surface de transition.

## PARTIE 6

### Limite du secteur où se trouvent les biens-fonds visés par le présent règlement

La limite du secteur où se trouvent les biens-fonds visés par le présent règlement, figurant sur les feuilles 1 à 40 du plan de zonage, est généralement définie par la limite extérieure du secteur couvert par les surfaces d'approche, la surface extérieure, les surfaces de bande, les surfaces de transition et la zone de péril faunique. Elle est située dans la ville de Hamilton, dans les comtés de Brant et de Haldimand, et est précisée de la façon suivante :

Commençant à l'intersection de la limite sud du chemin Rymal Ouest (emprise routière entre les cantons de Barton et de Glanford, selon sa largeur actuelle) et

eastern limit of Glancaster Road (Road Allowance between the Townships of Ancaster and Glanford) being the northwest corner of Part 1 on Plan 62R-14989 (see sheet 17);

thence easterly along the southern limit of Rymal Road West and Rymal Road East (PIN 17565-0998, PIN 16908-0425, PIN 16911-0077, PIN 16912-0042 and PIN 16913-0282) to the northwestern lateral limit of Approach Surface 24 (see sheet 18);

thence northeasterly along the northwestern lateral limit of Approach Surface 24 on an azimuth of 39°28'18" to a point having grid coordinates of 597 540.67 E and 4 792 962.42 N on the outer edge of Approach Surface 24, being a line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 15 000 m measured horizontally from the 24 end of Strip Surface 06-24 (see sheets 9, 10, 3, 1 and 2);

thence southeasterly along the outer edge of Approach Surface 24 on an azimuth of 138°00'09" for a distance of 4 800 m to a point having grid coordinates of 600 751.26 E and 4 789 396.38 N on the southeastern lateral limit of Approach Surface 24 (see sheets 4 and 5);

thence southwesterly along the southeastern lateral limit of Approach Surface 24 on an azimuth of 236°32'00" to the eastern limit of Lot 7, Concession 1, Geographic Township of Glanford (see sheets 4, 11, 10, 19 and 18);

thence southerly along the eastern limit of Lot 7, Concession 1, to the southeast corner of Lot 7, Concession 1;

thence easterly along the limit between Concession 1 and Concession 2, Geographic Township of Glanford, to the northeast corner of Lot 8, Concession 2, Geographic Township of Glanford;

thence southerly along the eastern limit of Lot 8, Concession 2, and its production southerly to the southern limit of Dickenson Road East (PIN 17397-0135) (see sheet 23);

thence easterly along the southern limit of Dickenson Road East to the western limit of Miles Road (PIN 17389-0001);

thence southerly along the western limit of Miles Road to the northern lateral limit of Approach Surface 30;

thence easterly along the northern lateral limit of Approach Surface 30 on an azimuth of 97°57'02" to a point having grid coordinates of 603 130.45 E and 4 778 564.30 N on the outer edge of Approach Surface 30, being a line drawn at right angles to the projected centre line of the strip surface and distant 15 000 m measured horizontally from the end of Strip Surface 12-30 (see sheets 24, 25 and 32);

thence southerly along the outer edge of Approach Surface 30 on an azimuth of 196°28'53" for a distance of

de la limite est du chemin Glancaster (emprise routière entre les cantons d'Ancaster et de Glanford), soit l'angle nord-ouest de la partie 1 du Plan 62R-14989 (voir la feuille 17);

de là en direction est le long de la limite sud du chemin Rymal Ouest et du chemin Rymal Est (PIN 17565-0998, PIN 16908-0425, PIN 16911-0077, PIN 16912-0042 et PIN 16913-0282) jusqu'à la limite latérale nord-ouest de la surface d'approche 24 (voir la feuille 18);

de là en direction nord-est le long de la limite latérale nord-ouest de la surface d'approche 24, selon un azimuth de 39°28'18", jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 597 540,67 E. et 4 792 962,42 N. sur la limite extérieure de la surface d'approche 24, soit une ligne tracée perpendiculairement à l'axe projeté de la surface de bande et à une distance de 15 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité 24 de la surface de bande 06-24 (voir les feuilles 9, 10, 3, 1 et 2);

de là en direction sud-est le long de la limite extérieure de la surface d'approche 24, selon un azimuth de 138°00'09", sur une distance de 4 800 m, jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 600 751,26 E. et 4 789 396,38 N. sur la limite latérale sud-est de la surface d'approche 24 (voir les feuilles 4 et 5);

de là en direction sud-ouest le long de la limite latérale sud-est de la surface d'approche 24, selon un azimuth de 236°32'00", jusqu'à la limite est du lot 7, concession 1, dans le canton géographique de Glanford (voir les feuilles 4, 11, 10, 19 et 18);

de là en direction sud le long de la limite est du lot 7, concession 1, jusqu'à l'angle sud-est du lot 7, concession 1;

de là en direction est le long de la limite entre la concession 1 et la concession 2, dans le canton géographique de Glanford, jusqu'à l'angle nord-est du lot 8, concession 2, dans le canton géographique de Glanford;

de là en direction sud le long de la limite est du lot 8, concession 2 et de son prolongement en direction sud jusqu'à la limite sud du chemin Dickenson Est (PIN 17397-0135) (voir la feuille 23);

de là en direction est le long de la limite sud du chemin Dickenson Est jusqu'à la limite ouest du chemin Miles (PIN 17389-0001);

de là en direction sud le long de la limite ouest du chemin Miles jusqu'à la limite latérale nord de la surface d'approche 30;

de là en direction est le long de la limite latérale nord de la surface d'approche 30, selon un azimuth de 97°57'02", jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 603 130,45 E. et 4 778 564,30 N. sur la limite extérieure de la surface d'approche 30, soit une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la

4 800 m to a point having grid coordinates of 601 769.13 E and 4 773 963.07 N on the southern lateral limit of Approach Surface 30 (see sheet 39);

thence westerly along the southern lateral limit of Approach Surface 30 on an azimuth of 295°00'44" to the western limit of Miles Road (PIN 17389-0001) (see sheets 38, 31, 30 and 29);

thence southerly along the western limit of Miles Road to the southern limit of Airport Road (PIN 17395-0103) (see sheet 29);

thence westerly along the southern limit of Airport Road to the western limit of Miles Road (PIN 17390-0001);

thence southerly along the western limit of Miles Road to the northern limit of White Church Road East (PIN 17394-0062);

thence westerly along the northern limit of White Church Road East to the eastern limit of Lot 9, Concession 5, Geographic Township of Glanford;

thence southerly in a straight line to the intersection of the southern limit of White Church Road East (PIN 17394-0062) with the eastern limit of Lot 9, Concession 6, Geographic Township of Glanford;

thence southerly along the eastern limit of Lot 9, Concession 6, to the northern limit of Chippewa Road East (PIN 17393-0088) (see sheets 37 and 36);

thence westerly along the northern limit of Chippewa Road East to the eastern limit of Highway 6 (PIN 17393-0001) (see sheet 28);

thence westerly in a straight line to the intersection of the western limit of Highway 6 with the northern limit of Chippewa Road West (PIN 17401-0055);

thence westerly along the northern limit of Chippewa Road West and its production westerly to the western limit of Glancaster Road (PIN 17401-0001) (see sheet 27);

thence southerly along the western limit of Glancaster Road to the western limit of Fiddlers Green Road (PIN 17403-0094);

thence northerly along the western limit of Fiddlers Green Road to the southeastern lateral limit of the transitional surface associated with Approach Surface 06;

thence southwesterly along the southeastern lateral limit of the transitional surface associated with Approach Surface 06 on an azimuth of 226°05'36" to a point having grid coordinates of 584 173.86 E and 4 776 932.51 N on the southeastern lateral limit of Approach Surface 06, being located on a line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 06-24 and distant 2 802 m measured horizontally from the 06 end of Strip Surface 06-24;

surface de bande et à une distance de 15 000 m suivant l'horizontale de l'extrémité de la surface de bande 12-30 (voir les feuilles 24, 25 et 32);

de là en direction sud le long de la limite extérieure de la surface d'approche 30, selon un azimut de 196°28'53", sur une distance de 4 800 m, jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 601 769,13 E. et 4 773 963,07 N. sur la limite latérale sud de la surface d'approche 30 (voir la feuille 39);

de là en direction ouest le long de la limite latérale sud de la surface d'approche 30, selon un azimut de 295°00'44", jusqu'à la limite ouest du chemin Miles (PIN 17389-0001) (voir les feuilles 38, 31, 30 et 29);

de là en direction sud le long de la limite ouest du chemin Miles jusqu'à la limite sud du chemin Airport (PIN 17395-0103) (voir la feuille 29);

de là en direction ouest le long de la limite sud du chemin Airport jusqu'à la limite ouest du chemin Miles (PIN 17390-0001);

de là en direction sud le long de la limite ouest du chemin Miles jusqu'à la limite nord du chemin White Church Est (PIN 17394-0062);

de là en direction ouest le long de la limite nord du chemin White Church Est jusqu'à la limite est du lot 9, concession 5, dans le canton géographique de Glanford;

de là en direction sud en ligne droite jusqu'à l'intersection de la limite sud du chemin White Church Est (PIN 17394-0062) et de la limite est du lot 9, concession 6, dans le canton géographique de Glanford;

de là en direction sud le long de la limite est du lot 9, concession 6, jusqu'à la limite nord du chemin Chippewa Est (PIN 17393-0088) (voir les feuilles 37 et 36);

de là en direction ouest le long de la limite nord du chemin Chippewa Est jusqu'à la limite est de la route 6 (PIN 17393-0001) (voir la feuille 28);

de là en direction ouest en ligne droite jusqu'à l'intersection de la limite ouest de la route 6 et de la limite nord du chemin Chippewa Ouest (PIN 17401-0055);

de là en direction ouest le long de la limite nord du chemin Chippewa Ouest et de son prolongement en direction ouest jusqu'à la limite ouest du chemin Glancaster (PIN 17401-0001) (voir la feuille 27);

de là en direction sud le long de la limite ouest du chemin Glancaster jusqu'à la limite ouest du chemin Fiddlers Green (PIN 17403-0094);

de là en direction nord le long de la limite ouest du chemin Fiddlers Green jusqu'à la limite latérale sud-est de la surface de transition associée à la surface d'approche 06;

thence southwesterly along the southeastern lateral limit of Approach Surface 06 on an azimuth of 219°28'18" to a point having grid coordinates of 580 191.06 E and 4 772 096.14 N on the outer edge of Approach Surface 06, being a line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 06-24 and distant 9 000 m measured horizontally from the 06 end of Strip Surface 06-24 (see sheets 35, 34 and 40);

thence northwesterly along the outer edge of Approach Surface 06 on an azimuth of 318°00'09" for a distance of 3 000 m to a point having grid coordinates of 578 184.44 E and 4 744 324.91 N on the northwestern lateral limit of Approach Surface 06 (see sheets 34 and 33);

thence northeasterly along the northwestern lateral limit of Approach Surface 06 on an azimuth of 56°32'00" to a point having grid coordinates of 583 410.94 E and 4 777 779.89 N on the northwestern lateral limit of the transitional surface associated with Approach Surface 06, being located on a line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 06-24 and distant 2 802 m measured horizontally from the 06 end of Strip Surface 06-24 (see sheets 34, 26 and 27);

thence northeasterly along the northwestern lateral limit of the transitional surface associated with Approach Surface 06 on an azimuth of 49°54'42" to the western limit of Lot 42, Concession 6, Geographic Township of Ancaster;

thence northerly along the western limit of Lot 42, Concession 6, to the southern limit of Butter Road West (PIN 17412-0123) (see sheet 21);

thence westerly along the southern limit of Butter Road West to the western limit of Lot 40, Concession 6, Geographic Township of Ancaster (see sheet 20);

thence northwesterly in a straight line to the intersection of the northern limit of Butter Road West (PIN 17412-0123) with the western limit of Lot 40, Concession 5, Geographic Township of Ancaster;

thence northerly along the western limit of Lot 40, Concession 5, to the southern limit of Book Road West (PIN 17412-0084);

thence northwesterly in a straight line to the intersection of the northern limit of Book Road West with the western limit of Lot 40, Concession 4, Geographic Township of Ancaster;

thence northerly along the western limit of Lot 40, Concession 4, to the southern lateral limit of Approach Surface 12;

thence westerly along the southern lateral limit of Approach surface 12 on an azimuth of 277°57'02" to a point having grid coordinates of 569 972.78 E and 4 783 370.35 N on the outer edge of Approach Surface 12, being a line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 12-30 and distant

de là en direction sud-ouest le long de la limite latérale sud-est de la surface de transition associée à la surface d'approche 06, selon un azimuth de 226°05'36", jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 584 173,86 E. et 4 776 932,51 N. sur la limite latérale sud-est de la surface d'approche 06, située sur une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 06-24 et à une distance de 2 802 m suivant l'horizontale de l'extrémité 06 de la surface de bande 06-24;

de là en direction sud-ouest le long de la limite latérale sud-est de la surface d'approche 06, selon un azimuth de 219°28'18", jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 580 191,06 E. et 4 772 096,14 N. sur la limite extérieure de la surface d'approche 06, soit sur une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 06-24 et à une distance de 9 000 m suivant l'horizontale de l'extrémité 06 de la surface de bande 06-24 (voir les feuilles 35, 34 et 40);

de là en direction nord-ouest le long de la limite extérieure de la surface d'approche 06, selon un azimuth de 318°00'09", sur une distance de 3 000 m jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 578 184,44 E. et 4 744 324,91 N. sur la limite latérale nord-ouest de la surface d'approche 06 (voir les feuilles 34 et 33);

de là en direction nord-est le long de la limite latérale nord-ouest de la surface d'approche 06, selon un azimuth de 56°32'00", jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 583 410,94 E. et 4 777 779,89 N. sur la limite latérale nord-ouest de la surface de transition associée à la surface d'approche 06, située sur une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 06-24 et à une distance de 2 802 m suivant l'horizontale de l'extrémité 06 de la surface de bande 06-24 (voir les feuilles 34, 26 et 27);

de là en direction nord-est le long de la limite latérale nord-ouest de la surface de transition associée à la surface d'approche 06, selon un azimuth de 49°54'42", jusqu'à la limite ouest du lot 42, concession 6, dans le canton géographique d'Ancaster;

de là en direction nord le long de la limite ouest du lot 42, concession 6, jusqu'à la limite sud du chemin Butter Ouest (PIN 17412-0123) (voir la feuille 21);

de là en direction ouest le long de la limite sud du chemin Butter Ouest jusqu'à la limite ouest du lot 40, concession 6, dans le canton géographique d'Ancaster (voir la feuille 20);

de là en direction nord-ouest en ligne droite jusqu'à l'intersection de la limite nord du chemin Butter Ouest (PIN 17412-0123) et de la limite ouest du lot 40, concession 5, dans le canton géographique d'Ancaster;

de là en direction nord le long de la limite ouest du lot 40, concession 5, jusqu'à la limite sud du chemin Book Ouest (PIN 17412-0084);

15 000 m measured horizontally from the 12 end of Strip Surface 12-30 (see sheets 15, 14, 13 and 12);

thence northerly along the outer edge of Approach Surface 12 on an azimuth of 16°28'53" for a distance of 4 800 m to a point having grid coordinates of 571 334.10 E and 4 787 971.58 N on the northern lateral limit of Approach Surface 12 (see sheet 6);

thence easterly along the northern lateral limit of Approach Surface 12 on an azimuth of 115°00'44" to the western limit of Lot 40, Concession 4, Geographic Township of Ancaster (see sheets 7, 8, 14 and 15);

thence northerly along the western limit of Lot 40, Concession 4, to the southern limit of Garner Road West (PIN 17415-0307);

thence easterly along the southern limit of Garner Road West and Garner Road East (PIN 17415-0307, PIN 17414-0002 and PIN 17565-0972) to Rymal Road West (PIN 17565-0998) (see sheets 16 and 17);

thence easterly along the southern limit of Rymal Road West to the Point of Commencement.

de là en direction nord-ouest en ligne droite jusqu'à l'intersection de la limite nord du chemin Book Ouest et de la limite ouest du lot 40, concession 4, dans le canton géographique d'Ancaster;

de là en direction nord le long de la limite ouest du lot 40, concession 4, jusqu'à la limite latérale sud de la surface d'approche 12;

de là en direction ouest le long de la limite latérale sud de la surface d'approche 12, selon un azimut de 277°57'02", jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 569 972,78 E. et 4 783 370,35 N. sur la limite extérieure de la surface d'approche 12, soit une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 12-30 et à une distance de 15 000 m suivant l'horizontale de l'extrémité 12 de la surface de bande 12-30 (voir les feuilles 15, 14, 13 et 12);

de là en direction nord le long de la limite extérieure de la surface d'approche 12, selon un azimut de 16°28'53", sur une distance de 4 800 m, jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 571 334,10 E. et 4 787 971,58 N. sur la limite latérale nord de la surface d'approche 12 (voir la feuille 6);

de là en direction est le long de la limite latérale nord de la surface d'approche 12, selon un azimut de 115°00'44", jusqu'à la limite ouest du lot 40, concession 4, dans le canton géographique d'Ancaster (voir les feuilles 7, 8, 14 et 15);

de là en direction nord le long de la limite ouest du lot 40, concession 4, jusqu'à la limite sud du chemin Garner Ouest (PIN 17415-0307);

de là en direction est le long de la limite sud du chemin Garner Ouest et du chemin Garner Est (PIN 17415-0307, PIN 17414-0002 et PIN 17565-0972) jusqu'au chemin Rymal Ouest (PIN 17565-0998) (voir les feuilles 16 et 17);

de là en direction est le long de la limite sud du chemin Rymal Ouest jusqu'au point de départ.

## PART 7

### Wildlife Hazard Zone

The wildlife hazard zone, as shown on sheets 9 and 10, 14 to 19, 20 to 24, 26 to 30, 33 to 37 and 40 of the zoning plan, is located in the City of Hamilton, the County of Brant, and Haldimand County, and is described as follows:

commencing at the intersection of the southern limit of Rymal Road West (Road Allowance between the Townships of Barton and Glanford as widened) with the eastern limit of Glancaster Road (Road Allowance between the Townships of Ancaster and Glanford), being the northwest corner of Part 1 on Plan 62R-14989 (see sheet 17);

## PARTIE 7

### Zone de péril faunique

La zone de péril faunique, figurant sur les feuilles 9, 10, 14 à 24, 26 à 30, 33 à 37 et 40 du plan de zonage, est située dans la ville de Hamilton et dans les comtés de Brandt et de Haldimand, et est délimitée de la façon suivante :

Commençant à l'intersection de la limite sud du chemin Rymal Ouest (emprise routière entre les cantons de Barton et de Glanford, selon sa largeur actuelle) et de la limite est du chemin Glancaster (emprise routière entre les cantons d'Ancaster et de Glanford), soit l'angle nord-ouest de la partie 1 du plan 62R-14989 (voir la feuille 17);

thence easterly along the southern limit of Rymal Road West and Rymal Road East (PIN 17565-0998, PIN 16908-0425, PIN 16911-0077, PIN 16912-0042 and PIN 16913-0282) to the northwestern lateral limit of Approach Surface 24 (see sheet 18);

thence northeasterly along the northwestern lateral limit of Approach Surface 24 on an azimuth of 39°28'18" to a point having grid coordinates of 593 042.52 E and 4 787 500.24 N on a line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 06-24 and distant 8 000 m measured horizontally from the 24 end of Strip Surface 06-24 (see sheet 9);

thence southeasterly along a line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 06-24 and distant 8 000 m measured horizontally from the 24 end of Strip Surface 06-24 on an azimuth of 138°00'09" for a distance of 2 700 m to a point having grid coordinates of 594 848.47 E and 4 785 494.34 N on the southeastern lateral limit of Approach Surface 24 (see sheet 10);

thence southwesterly along the southeastern lateral limit of Approach Surface 24 on an azimuth of 236°32'00" to the eastern limit of Lot 7, Concession 1, Geographic Township of Glanford (see sheets 19 and 18);

thence southerly along the eastern limit of Lot 7, Concession 1, to the southeast corner of Lot 7, Concession 1;

thence easterly along the limit between Concession 1 and Concession 2, Geographic Township of Glanford, to the northeast corner of Lot 8, Concession 2, Geographic Township of Glanford;

thence southerly along the eastern limit of Lot 8, Concession 2, and its production southerly to the southern limit of Dickenson Road East (PIN 17397-0135) (see sheet 23);

thence easterly along the southern limit of Dickenson Road East to the western limit of Miles Road (PIN 17389-0001);

thence southerly along the western limit of Miles Road to the northern lateral limit of Approach Surface 30;

thence easterly along the northern lateral limit of Approach Surface 30 on an azimuth of 97°57'02" to a point having grid coordinates of 596 122.54 E and 4 779 543.04 N on a line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 12-30 and distant 8 000 m measured horizontally from the 30 end of Strip Surface 12-30 (see sheet 24);

thence southerly along a line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 12-30 and distant 8 000 m measured horizontally from the 30 end of Strip Surface 12-30 on an azimuth of 196°28'53" for a distance of 2 700 m to a point having grid coordinates of 595 356.80 E and 4 776 954.85 N on the southern lateral limit of Approach Surface 30 (see sheet 30);

de là en direction est le long de la limite sud du chemin Rymal Ouest et du chemin Rymal Est (PIN 17565-0998, PIN 16908-0425, PIN 16911-0077, PIN 16912-0042 et PIN 16913-0282) jusqu'à la limite latérale nord-ouest de la surface d'approche 24 (voir la feuille 18);

de là en direction nord-est le long de la limite latérale nord-ouest de la surface d'approche 24, selon un azimuth de 39°28'18", jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 593 042,52 E. et 4 787 500,24 N. sur une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 06-24 et à une distance de 8 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité 24 de la surface de bande 06-24 (voir la feuille 9);

de là en direction sud-est le long d'une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 06-24 et à une distance de 8 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité 24 de la surface de bande 06-24, selon un azimuth de 138°00'09", sur une distance de 2 700 m, jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 594 848,47 E. et 4 785 494,4 N. sur la limite latérale sud-est de la surface d'approche 24 (voir la feuille 10);

de là en direction sud-ouest le long de la limite latérale sud-est de la surface d'approche 24, selon un azimuth de 236°32'00", jusqu'à la limite est du lot 7, concession 1, dans le canton géographique de Glanford (voir les feuilles 19 et 18);

de là en direction sud le long de la limite est du lot 7, concession 1, jusqu'à l'angle sud-est du lot 7, concession 1;

de là en direction est le long de la limite entre la concession 1 et la concession 2, dans le canton géographique de Glanford, jusqu'à l'angle nord-est du lot 8, concession 2, dans le canton géographique de Glanford;

de là en direction sud le long de la limite est du lot 8, concession 2, et de son prolongement en direction sud jusqu'à la limite sud du chemin Dickenson Est (PIN 17397-0135) (voir la feuille 23);

de là en direction est le long de la limite sud du chemin Dickenson Est jusqu'à la limite ouest du chemin Miles (PIN 17389-0001);

de là en direction sud le long de la limite ouest du chemin Miles jusqu'à la limite latérale nord de la surface d'approche 30;

de là en direction est le long de la limite latérale nord de la surface d'approche 30, selon un azimuth de 97°57'02", jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 596 122,54 E. et 4 779 543,04 N. sur une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 12-30 et à une distance de 8 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité 30 de la surface de bande 12-30 (voir la feuille 24);



thence westerly along the southern lateral limit of Approach Surface 30 on an azimuth of 295°00'44" to the western limit of Miles Road (PIN 17389-0001) (see sheet 29);

thence southerly along the western limit of Miles Road to the southern limit of Airport Road (PIN 17395-0103) (see sheet 29);

thence westerly along the southern limit of Airport Road to the western limit of Miles Road (PIN 17390-0001);

thence southerly along the western limit of Miles Road to the northern limit of White Church Road East (PIN 17394-0062);

thence westerly along the northern limit of White Church Road East to the eastern limit of Lot 9, Concession 5, Geographic Township of Glanford;

thence southerly in a straight line to the intersection of the southern limit of White Church Road East (PIN 17394-0062) with the eastern limit of Lot 9, Concession 6, Geographic Township of Glanford;

thence southerly along the eastern limit of Lot 9, Concession 6, to the northern limit of Chippewa Road East (PIN 17393-0088) (see sheets 37 and 36);

thence westerly along the northern limit of Chippewa Road East to the eastern limit of Highway 6 (PIN 17393-0001) (see sheet 28);

thence westerly in a straight line to the intersection of the western limit of Highway 6 with the northern limit of Chippewa Road West (PIN 17401-0055);

thence westerly along the northern limit of Chippewa Road West and its production westerly to the western limit of Glancaster Road (PIN 17401-0001) (see sheet 27);

thence southerly along the western limit of Glancaster Road to the western limit of Fiddlers Green Road (PIN 17403-0094);

thence northerly along the western limit of Fiddlers Green Road to the southeastern lateral limit of the transitional surface associated with Approach Surface 06;

thence southwesterly along the southeastern lateral limit of the transitional surface associated with Approach Surface 06 on an azimuth of 226°05'36" to a point having grid coordinates of 584 173.86 E and 4 776 932.51 N on the southeastern lateral limit of Approach Surface 06, being located on a line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 06-24 and distant 2 802 m measured horizontally from the 06 end of Strip Surface 06-24;

thence southwesterly along the southeastern lateral limit of Approach Surface 06 on an azimuth of 219°28'18" to a point having grid coordinates of 580 833.66 E and

de là en direction sud le long d'une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 12-30 et à une distance de 8 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité 30 de la surface de bande 12-30, selon un azimut de 196°28'53", sur une distance de 2 700 m, jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 595 356,80 E. et 4 776 954,85 N. sur la limite latérale sud de la surface d'approche 30 (voir la feuille 30);

de là en direction ouest le long de la limite latérale sud de la surface d'approche 30, selon un azimut de 295°00'44", jusqu'à la limite ouest du chemin Miles (PIN 17389-0001) (voir la feuille 29);

de là en direction sud le long de la limite ouest du chemin Miles jusqu'à la limite sud du chemin Airport (PIN 17395-0103) (voir la feuille 29);

de là en direction ouest le long de la limite sud du chemin Airport jusqu'à la limite ouest du chemin Miles (PIN 17390-0001);

de là en direction sud le long de la limite ouest du chemin Miles jusqu'à la limite nord du chemin White Church Est (PIN 17394-0062);

de là en direction ouest le long de la limite nord du chemin White Church Est jusqu'à la limite est du lot 9, concession 5, dans le canton géographique de Glanford;

de là en direction sud en ligne droite jusqu'à l'intersection de la limite sud du chemin White Church Est (PIN 17394-0062) et de la limite est du lot 9, concession 6, dans le canton géographique de Glanford;

de là en direction sud le long de la limite est du lot 9, concession 6, jusqu'à la limite nord du chemin Chippewa Est (PIN 17393-0088) (voir les feuilles 37 et 36);

de là en direction ouest le long de la limite nord du chemin Chippewa Est jusqu'à la limite est de la route 6 (PIN 17393-0001) (voir la feuille 28);

de là en direction ouest en ligne droite jusqu'à l'intersection de la limite ouest de la route 6 et de la limite nord du chemin Chippewa Ouest (PIN 17401-0055);

de là en direction ouest le long de la limite nord du chemin Chippewa Ouest et de son prolongement en direction ouest jusqu'à la limite ouest du chemin Glancaster (PIN 17401-0001) (voir la feuille 27);

de là en direction sud le long de la limite ouest du chemin Glancaster jusqu'à la limite ouest du chemin Fiddlers Green (PIN 17403-0094);

de là en direction nord le long de la limite ouest du chemin Fiddlers Green jusqu'à la limite latérale sud-est de la surface de transition associée à la surface d'approche 06;

4 772 876.45 N on a line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 06-24 and distant 8 000 m measured horizontally from the 06 end of Strip Surface 06-24 (see sheets 35, 34 and 40);

thence northwesterly along a line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 06-24 and distant 8 000 m measured horizontally from the 06 end of Strip Surface 06-24 on an azimuth of 318°00'09" for a distance of 2 700 m to a point having grid coordinates of 579 027.70 E and 4 774 882.35 N on the northwestern lateral limit of Approach Surface 06 (see sheets 34 and 33);

thence northeasterly along the northwestern lateral limit of Approach Surface 06 on an azimuth of 56°32'00" to a point having grid coordinates of 583 410.94 E and 4 777 779.89 N on the northwestern lateral limit of the transitional surface associated with Approach Surface 06, being located at a line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 06-24 and distant 2 802 m measured horizontally from the 06 end of Strip Surface 06-24 (see sheets 34, 26 and 27);

thence northeasterly along the northwestern lateral limit of the transitional surface associated with Approach Surface 06 on an azimuth of 49°54'42" to the western limit of Lot 42, Concession 6, Geographic Township of Ancaster;

thence northerly along the western limit of Lot 42, Concession 6, to the southern limit of Butter Road West (PIN 17412-0123) (see sheet 21);

thence westerly along the southern limit of Butter Road West to the western limit of Lot 40, Concession 6, Geographic Township of Ancaster (see sheet 20);

thence northwesterly in a straight line to the intersection of the northern limit of Butter Road West (PIN 17412-0123) with the western limit of Lot 40, Concession 5, Geographic Township of Ancaster;

thence northerly along the western limit of Lot 40, Concession 5, to the southern limit of Book Road West (PIN 17412-0084);

thence northwesterly in a straight line to the intersection of the northern limit of Book Road West with the western limit of Lot 40, Concession 4, Geographic Township of Ancaster;

thence northerly along the western limit of Lot 40, Concession 4, to the southern lateral limit of Approach Surface 12;

thence westerly along the southern lateral limit of Approach Surface 12 on an azimuth of 277°57'02" to a point having grid coordinates of 576 980.70 E and 4 782 391.61 N on a line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 12-30 and distant 8 000 m measured horizontally from the 12 end of Strip Surface 12-30 (see sheets 15 and 14);

thence northerly along a line drawn at right angles to the projected centre line of Strip Surface 12-30 and

de là en direction sud-ouest le long de la limite latérale sud-est de la surface de transition associée à la surface d'approche 06, selon un azimuth de 226°05'36", jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 584 173,86 E. et 4 776 932,51 N. sur la limite latérale sud-est de la surface d'approche 06, située sur une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 06-24 et à une distance de 2 802 m dans le sens horizontal de l'extrémité 06 de la surface de bande 06-24;

de là en direction sud-ouest le long de la limite latérale sud-est de la surface d'approche 06, selon un azimuth de 219°28'18", jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 580 833,66 E. et 4 772 876,45 N. sur une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 06-24 et à une distance de 8 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité 06 de la surface de bande 06-24 (voir les feuilles 35, 34 et 40);

de là en direction nord-ouest le long d'une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 06-24 et à une distance de 8 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité 06 de la surface de bande 06-24, selon un azimuth de 318°00'09", sur une distance de 2 700 m, jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 579 027,70 E. et 4 774 882,35 N. sur la limite latérale nord-ouest de la surface d'approche 06 (voir les feuilles 34 et 33);

de là en direction nord-est le long de la limite latérale nord-ouest de la surface d'approche 06, selon un azimuth de 56°32'00", jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 583 410,94 E. et 4 777 779,89 N. sur la limite latérale nord-ouest de la surface de transition associée à la surface d'approche 06, située sur une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 06-24 et à une distance de 2 802 m dans le sens horizontal de l'extrémité 06 de la surface de bande 06-24 (voir les feuilles 34, 26 et 27);

de là en direction nord-est le long de la limite latérale nord-ouest de la surface de transition associée à la surface d'approche 06, selon un azimuth de 49°54'42", jusqu'à la limite ouest du lot 42, concession 6, dans le canton géographique d'Ancaster;

de là en direction nord le long de la limite ouest du lot 42, concession 6, jusqu'à la limite sud du chemin Butter Ouest (PIN 17412-0123) (voir la feuille 21);

de là en direction ouest le long de la limite sud du chemin Butter Ouest jusqu'à la limite ouest du lot 40, concession 6, dans le canton géographique d'Ancaster (voir la feuille 20);

de là en direction nord-ouest en ligne droite jusqu'à l'intersection de la limite nord du chemin Butter Ouest (PIN 17412-0123) et de la limite ouest du lot 40, concession 5, dans le canton géographique d'Ancaster;

de là en direction nord le long de la limite ouest du lot 40, concession 5, jusqu'à la limite sud du chemin Book Ouest (PIN 17412-0084);

distant 8 000 m mesuré horizontalement de l'extrémité 12 de la surface de bande 12-30 sur un azimut de 16°28'53" pour une distance de 2 700 m à un point ayant des coordonnées de grille de 577 746,44 E et 4 784 979,80 N sur la limite latérale nord de la surface d'approche 12 (voir la feuille 6);

thence easterly along the northern lateral limit of Approach Surface 12 on an azimuth of 115°00'44" to the western limit of Lot 40, Concession 4, Geographic Township of Ancaster (see sheets 7, 8, 14 and 15);

thence northerly along the western limit of Lot 40, Concession 4, to the southern limit of Garner Road West (PIN 17415-0307);

thence easterly along the southern limit of Garner Road West and Garner Road East (PIN 17415-0307, PIN 17414-0002 and PIN 17565-0972) to Rymal Road West (PIN 17565-0998) (see sheets 16 and 17);

thence easterly along the southern limit of Rymal Road West to the Point of Commencement.

de là en direction nord-ouest en ligne droite jusqu'à l'intersection de la limite nord du chemin Book Ouest et de la limite ouest du lot 40, concession 4, dans le canton géographique d'Ancaster;

de là en direction nord le long de la limite ouest du lot 40, concession 4, jusqu'à la limite latérale sud de la surface d'approche 12;

de là en direction ouest le long de la limite latérale sud de la surface d'approche 12, selon un azimut de 277°57'02", jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 576 980,70 E. et 4 782 391,61 N. sur une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 12-30 et à une distance de 8 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité 12 de la surface de bande 12-30 (voir les feuilles 15 et 14);

de là en direction nord le long d'une ligne tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 12-30 et à une distance de 8 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité 12 de la surface de bande 12-30, selon un azimut de 16°28'53", sur une distance de 2 700 m, jusqu'à un point dont les coordonnées du quadrillage sont 577 746,44 E. et 4 784 979,80 N. sur la limite latérale nord de la surface d'approche 12 (voir la feuille 6);

de là en direction est le long de la limite latérale nord de la surface d'approche 12, selon un azimut de 115°00'44", jusqu'à la limite ouest du lot 40, concession 4, dans le canton géographique d'Ancaster (voir les feuilles 7, 8, 14 et 15);

de là en direction nord le long de la limite ouest du lot 40, concession 4, jusqu'à la limite sud du chemin Garner Ouest (PIN 17415-0307);

de là en direction est le long de la limite sud du chemin Garner Ouest et du chemin Garner Est (PIN 17415-0307, PIN 17414-0002 et PIN 17565-0972) jusqu'au chemin Rymal Ouest (PIN 17565-0998) (voir les feuilles 16 et 17);

de là en direction est le long de la limite sud du chemin Rymal Ouest jusqu'au point de départ.

## PART 8

### Airport Lands

The John C. Munro Hamilton International Airport, as shown on sheets 16, 21, 22 and 28 of the zoning plan, is comprised of those lands in the City of Hamilton that are described as follows:

#### PIN 17399-0480 (LT)

The whole of Lots 20 & 21 and part of Lots 18, 19 & Parcel 'B', Plan 1230; Part of Lots 1-5, Concession 3, Geographic Township of Glanford; Part of Lots 1-5, Concession 4, Geographic Township of Glanford; Part

## PARTIE 8

### Biens-fonds aéroportuaires

L'aéroport international John C. Munro de Hamilton, figurant sur les feuilles 16, 21, 22 et 28 du plan de zonage, est constitué des biens-fonds situés dans la ville de Hamilton et délimités de la façon suivante :

#### PIN 17399-0480 (LT)

La totalité des lots 20 et 21 et une partie des lots 18 et 19 et de la parcelle 'B', du plan 1230; une partie des lots 1 à 5, concession 3, canton géographique de Glanford; une partie des lots 1 à 5, concession 4, canton géographique

of the Road Allowance between the Geographic Townships of Glanford and Ancaster; Part of Lots 46 - 49, Concession 5, Geographic Township of Ancaster; and part of the Road Allowance between Lots 48 and 49, Concession 5, Geographic Township of Ancaster, designated as Parts 2, 4, 5 & 8, Plan 62R-11334, SAVE AND EXCEPT Part 1, Plan 62R-14613, Parts 1-6 inclusive, Plan 62R-16499, and Part 2, Plan 62R-17188.

### PIN 17399-0479 (LT)

Part of Lot 5, Concession 3, Geographic Township of Glanford, designated as Parts 1-6 inclusive, Plan 62R-16499, SAVE AND EXCEPT Parts 3, 5 & 6, Plan 62R-18932.

### PIN 17399-0331 (LT)

Part of Lot 45, Concession 5, Geographic Township of Ancaster, designated as Part 1, Plan 62R-11334, SAVE AND EXCEPT Part 18, Plan 62R-14623.

### PIN 17399-0306 (LT)

Part of Lot 4, Concession 4, Geographic Township of Glanford, designated as Part 2, Plan 62R-10716, SAVE AND EXCEPT Parts 3, 5 & 6, Plan 62R-17188.

### PIN 17399-0293 (LT)

Part of Lot 46, Concession 5, Geographic Township of Ancaster, designated as Parts 1 & 2, Plan 62R-17517.

### PIN 17399-0196 (LT)

Part of Lot 4, Concession 4, Geographic Township of Glanford, designated as Part 1, Plan 62R-10716.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

### Issues

The *Hamilton Airport Zoning Regulations* were enacted in 1984 and no longer adequately protected the current and future operations of the airport. Runway 12R-30L was decommissioned and is now used as a taxiway and no longer required zoning protection. Runway 12L-30R was

de Glanford; une partie de l'emprise routière entre les cantons géographiques de Glanford et d'Ancaster; une partie des lots 46 à 49, concession 5, canton géographique d'Ancaster; et une partie de l'emprise routière entre les lots 48 et 49, concession 5, canton géographique d'Ancaster, désignée comme étant les parties 2, 4, 5 et 8 du plan 62R-11334, À L'EXCLUSION de la partie 1 du plan 62R-14613, des parties 1 à 6 du plan 62R-16499 et de la partie 2 du plan 62R-17188.

### PIN 17399-0479 (LT)

Partie du lot 5, concession 3, canton géographique de Glanford, désignée comme étant les parties 1 à 6 du plan 62R-16499, À L'EXCLUSION des parties 3, 5 et 6 du plan 62R-18932.

### PIN 17399-0331 (LT)

Partie du lot 45, concession 5, canton géographique d'Ancaster, désignée comme étant la partie 1 du plan 62R-11334, À L'EXCLUSION de la partie 18 du plan 62R-14623.

### PIN 17399-0306 (LT)

Partie du lot 4, concession 4, canton géographique de Glanford, désignée comme étant la partie 2 du plan 62R-10716, À L'EXCLUSION des parties 3, 5 et 6 du plan 62R-17188.

### PIN 17399-0293 (LT)

Partie du lot 46, concession 5, canton géographique d'Ancaster, désignée comme étant les parties 1 et 2 du plan 62R-17517.

### PIN 17399-0196 (LT)

Partie du lot 4, concession 4, canton géographique de Glanford, désignée comme étant la partie 1 du plan 62R-10716.

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

### Enjeux

Le *Règlement de zonage de l'aéroport de Hamilton* a été adopté en 1984 et ne protégeait plus adéquatement l'exploitation actuelle et future de l'aéroport. La piste 12R-30L n'est plus en service et sert maintenant de voie de circulation, elle n'avait donc plus besoin d'être protégée par un

renamed runway 12-30 and there is a planned runway extension of 491.51 metres. Runway 07-25 was renamed runway 06-24 and there is a planned runway extension of 734.40 metres. The runway extensions require airport zoning protection from incompatible development on lands adjacent to and in the vicinity of the airport.

## Background

The safety of aircraft operating in the airspace surrounding our airports is of vital concern to private citizens and to federal and municipal governments. Airport zoning regulations (AZRs) are established to ensure that lands adjacent to and in the vicinity of airports are used in a manner compatible with the safe operations of an aircraft and the airport itself. These regulations are established not only to protect the present operations of an airport, but also to help ensure that potential and future development surrounding the airport remains compatible with the safe operation of aircraft and the airport.

As aeronautics is a federal jurisdiction, AZRs are the only legal means of restricting incompatible development adjacent to and in the vicinity of the airport.

## Objectives

The *John C. Munro Hamilton International Airport Zoning Regulations* limit the height of new buildings, structures, and objects, including trees, or any additions to existing buildings, structures, and objects on lands adjacent to or in the vicinity of the John C. Munro Hamilton International Airport. In addition, lands subject to the Regulations are restricted from land uses and activities that

- interfere with communications to and from aircraft;
- interfere with communications to and from any facility used to provide services relating to aeronautics; or
- attract wildlife that creates a hazard to aviation safety.

## Description

The *John C. Munro Hamilton International Airport Zoning Regulations* (the Regulations) repeal and replace the *Hamilton Airport Zoning Regulations* to update the protections from incompatible development and to reflect the new name of the airport.

zonage. La piste 12L-30R a été rebaptisée piste 12-30 et un prolongement de cette piste de 491,51 mètres est prévu. La piste 07-25 a été rebaptisée piste 06-24 et un prolongement de 734,40 mètres est prévu. Il est important que le règlement de zonage protège les prolongements des pistes de tout aménagement incompatible sur les terrains adjacents à l'aéroport et à proximité de ce dernier.

## Contexte

La sécurité des aéronefs qui évoluent dans l'espace aérien entourant nos aéroports est d'une importance capitale pour les citoyens, le gouvernement fédéral et les administrations municipales. Les règlements de zonage d'aéroport (RZA) sont établis pour veiller à ce que les terrains situés aux abords ou dans les environs des aéroports soient utilisés de manière compatible avec l'exploitation sécuritaire des aéronefs ou des aéroports eux-mêmes. Ces règlements visent non seulement à protéger l'exploitation actuelle des aéroports, mais aussi à assurer que les aménagements potentiels et futurs dans son voisinage demeurent compatibles avec l'exploitation sécuritaire des aéronefs et de l'aéroport.

L'aéronautique relève de la compétence fédérale et les règlements de zonage des aéroports constituent le seul moyen juridique d'imposer des restrictions sur toute construction incompatible sur les terrains situés aux abords ou dans les environs de l'aéroport.

## Objectifs

Le *Règlement de zonage de l'aéroport international John C. Munro de Hamilton* impose une limite sur la hauteur des nouveaux bâtiments, des structures et de tout élément, y compris les arbres, ainsi que de toute extension de bâtiments, de structures et d'éléments se trouvant sur les terrains situés aux abords ou dans les environs de l'aéroport international John C. Munro de Hamilton. De plus, les terrains visés par le Règlement ne seront plus utilisés ni aménagés d'une manière qui :

- nuit aux communications avec les aéronefs;
- nuit aux communications avec les installations utilisées pour offrir des services aéronautiques;
- attire la faune qui crée un danger pour la sécurité aérienne.

## Description

Le *Règlement de zonage de l'aéroport international John C. Munro de Hamilton* (le Règlement) abroge le *Règlement de zonage de l'aéroport de Hamilton* afin de mettre à jour les protections à l'égard de tout aménagement incompatible et de tenir compte du nouveau nom de l'aéroport.

The Regulations reflect the current and future airport operations. Runway 12R-30L is now used as a taxiway and is no longer zoned. Runway 12L-30R has been renamed runway 12-30 and the runway strip has been extended by 611.54 metres. Runway 07-25 has been renamed runway 06-24 and the runway strip has been extended by 854.40 metres. The dimensions of the obstacle limitation surfaces are summarized in the table below.

Le Règlement tient compte de l'exploitation actuelle et future de l'aéroport. La piste 12R-30L sert maintenant de voie de circulation et ne fait plus l'objet d'un zonage. La piste 12L-30R a été renommée piste 12-30 et la bande de piste a été prolongée de 611,54 mètres. La piste 07-25 a été renommée piste 06-24 et la bande de piste a été prolongée de 854,40 mètres. Les dimensions des surfaces de limitation d'obstacles proposées sont résumées dans le tableau ci-dessous.

Runway	Runway Strip Length (metres)	Approach Surface Slope/Distance (percentage/metres)	Approach Surface Horizontal Distance (metres)	Transitional Surface (percentage)	Outer Surface Height/Radius (metres)
12	3 169.94	1.66% for 3 000 then 2% for 12 000	15 000	14.3%	45 / 4 000
30	3 169.94	1.66% for 3 000 then 2% for 12 000	15 000	14.3%	45 / 4 000
06	2 864.40	1.66% for 3 000 then 2% for 9 000	9 000	14.3%	45 / 4 000
24	2 864.40	1.66% for 3 000 then 2% for 12 000	15 000	14.3%	45 / 4 000

Piste	Longueur de la bande de piste (en mètres)	Pente/distance de la surface d'approche (en pourcentage/en mètres)	Distance horizontale de la surface d'approche (en mètres)	Surface de transition (pourcentage)	Hauteur/rayon de la surface extérieure (en mètres)
12	3 169,94	1,66 % pour 3 000 puis 2 % pour 12 000	15 000	14,3 %	45 / 4 000
30	3 169,94	1,66 % pour 3 000 puis 2 % pour 12 000	15 000	14,3 %	45 / 4 000
06	2 864,40	1,66 % pour 3 000 puis 2 % pour 9 000	9 000	14,3 %	45 / 4 000
24	2 864,40	1,66 % pour 3 000 puis 2 % pour 12 000	15 000	14,3 %	45 / 4 000

The restrictions on the disposal of waste have been replaced by a wildlife hazard restriction which includes any land use or activities that attract wildlife that may create a hazard to aviation safety. The wildlife hazard zone applies to lands under the four-kilometre circular outer surface and also under the approach surfaces to a distance of eight kilometres.

Les restrictions visant l'élimination des déchets ont été remplacées par une restriction visant à réduire les risques associés à la faune qui porte notamment sur toute utilisation des terrains et toute activité qui attirent les animaux sauvages susceptibles de créer un danger pour la sécurité aérienne. La zone de péril faunique s'applique aux terrains situés sous la surface extérieure circulaire de quatre kilomètres et aussi sous les surfaces d'approche d'une distance de huit kilomètres.

There is a restriction on the development of lands under the outer surface from being used in a manner that would cause interference with any signal or communication to and from an aircraft or to and from any facility used to provide services relating to aeronautics.

L'aménagement des terrains situés sous la surface extérieure est assujéti à une restriction qui empêche qu'ils soient utilisés d'une manière qui pourrait causer des interférences dans les communications avec les aéronefs ou les installations utilisés pour fournir des services liés à l'aéronautique.

**“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs to business.

**Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs on small business.

**Consultation**

The consultation required for AZRs includes early notice to stakeholders of Transport Canada’s intention to make new or amended regulations, a 60-day formal public consultation period, and notification when the AZRs have been approved and deposited on record in the office of the provincial registrar of lands.

The City of Hamilton is the owner of the airport, which is operated by Tradeport International Corporation. Both owner and operator requested the amendment to the AZRs and paid the associated costs.

As part of the early consultation activities, Transport Canada briefed the affected municipalities including the County of Brant, Haldimand County, and Tradeport International Corporation on February 20, 2013, and the City of Hamilton on May 27, 2013. The briefings consisted of a summary of the process to enact airport zoning regulations, Transport Canada’s intention to publish public notices in the local newspaper, and an explanation of the impact of the Regulations on lands within their jurisdictions.

None of the municipalities had any objections to the proposed Regulations. The County of Brant requested that the public notice be published in its local newspapers.

A public notice of Transport Canada’s intention to make new regulations for the John C. Munro Hamilton International Airport was published in the following newspapers: the *Hamilton Spectator* on June 22, 2013; the *Régional* – the week of June 19 to June 25, 2013, the *Brantford Expositor* on June 19, 2013; and the *Brant News* on June 20, 2013.

Transport Canada did not receive any inquiries from the general public following the publication of the public notice in local newspapers.

**Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à la présente proposition, car il n’y a aucun changement relatif aux coûts administratifs des entreprises.

**Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas, car la présente proposition n’entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

**Consultation**

Les consultations nécessaires pour ce qui est des règlements de zonage des aéroports comprennent l’envoi aux intervenants de préavis concernant l’intention de Transports Canada de prendre un nouveau règlement ou de modifier un règlement, une période de consultation publique de 60 jours et l’envoi d’un avis lorsque les règlements de zonage des aéroports ont été approuvés et déposés au bureau de l’enregistrement provincial des terrains.

La ville de Hamilton est le propriétaire de l’aéroport qui est exploité par la Tradeport International Corporation. Le propriétaire et l’exploitant ont tous deux demandé la modification du règlement de zonage de l’aéroport et en assument les coûts.

Dans le cadre des activités de consultation préalables, Transports Canada a informé les municipalités concernées, notamment les comtés de Brant et de Haldimand ainsi que la Tradeport International Corporation lors d’une rencontre qui a eu lieu le 20 février 2013, et la ville de Hamilton le 27 mai 2013. Lors des séances d’information, un résumé du processus de promulgation de règlement de zonage d’un aéroport a été présenté; Transports Canada a annoncé son intention de publier des avis publics dans les journaux locaux et a expliqué l’incidence du règlement sur les terrains qui relèvent de leurs compétences.

Aucune des municipalités n’a soulevé d’objections au règlement proposé. Le comté de Brant a demandé que les avis publics soient publiés dans les journaux de sa communauté.

Un avis public indiquant que Transports Canada a l’intention d’adopter un nouveau règlement pour l’aéroport international John C. Munro de Hamilton a été publié dans les journaux suivants : le *Hamilton Spectator*, le 22 juin 2013, le *Régional*, la semaine du 19 au 25 juin 2013, le *Brantford Expositor*, le 19 juin 2013 et le *Brant News*, le 20 juin 2013.

Transports Canada n’a reçu aucune demande de renseignements du grand public à la suite de la publication des avis publics dans les journaux locaux.

Letters dated June 19, 2013, were sent to two aboriginal groups: Six Nations of the Grand River and the Mississaugas of the New Credit. The letters provided notification of Transport Canada's proposed Regulations and contact information. Subsequently, Six Nations of the Grand River requested a meeting with Transport Canada representatives. On August 26, 2013, Transport Canada met with Six Nations of the Grand River in Ohsweken, Ontario, and briefed them on the proposed Regulations and answered questions to their satisfaction.

The proposed Regulations were published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 5 and March 12, 2016. A public notice for the proposed Regulations and start of the 60-day consultation period was published in the *Hamilton Spectator* on March 16 and 23, 2016; the *Brantford Expositor* on March 16 and 23, 2016; the *Brant News* on March 17 and 24, 2016; and the *Régional* on March 16 and 23, 2016.

The public notice and a link to the *Canada Gazette*, Part I, were also published on the Transport Canada Ontario region website in both official languages. The website provided a diagram depicting the outer limit of the land in respect of which the proposed Regulations will apply.

On March 8, 2016, Transport Canada sent a second letter to the Mississaugas of the New Credit and to the Six Nations of the Grand River to inform them that the official notice of the proposed Regulations had been pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on March 5, 2016. No responses were received.

Social media posts on Twitter and Facebook were published on March 6, 2016, to advise the public that proposed Regulations had been pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, and more information was available on the Transport Canada Ontario region website. On March 31, 2016, posts on Twitter and Facebook were published to advise the public that the John C. Munro Hamilton International Airport would be hosting a public information session. There was no response to the Twitter post. The Facebook post received five likes and one comment in support of the revised AZRs.

On March 31, 2016, the John C. Munro Hamilton International Airport held a public information session from 6:00 p.m. to 8:00 p.m. The session was attended by 14 members of the public, representatives from Tradeport International Corporation, Public Services and Procurement Canada, NAV CANADA, the City of Hamilton and Transport Canada. Members of the public had questions

Des lettres datées du 19 juin 2013 ont été envoyées à deux groupes autochtones : la bande Six Nations de Grand River et les Mississaugas of the New Credit. Les lettres les informaient du projet de règlement de Transports Canada et contenaient les coordonnées de la personne-ressource. Par la suite, la bande Six Nations de Grand River a demandé de rencontrer les représentants de Transports Canada. La rencontre a eu lieu le 26 août 2013 à Ohsweken, en Ontario, et les membres de la bande ont été informés du projet de règlement, puis Transports Canada a répondu à leurs questions d'une façon qu'ils ont jugée satisfaisante.

Le projet de règlement a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* les 5 et 12 mars 2016. Un avis public sur le projet de règlement et sur le début des 60 jours de la période de consultation a été publié dans le *Hamilton Spectator* les 16 et 23 mars 2016; dans le *Brantford Expositor* les 16 et 23 mars 2016; dans le *Brant News* les 17 et 24 mars 2016; et dans le *Régional* les 16 et 23 mars 2016.

L'avis public et un lien vers la Partie I de la *Gazette du Canada* ont également été publiés sur le site Web de Transports Canada pour la région de l'Ontario, dans les deux langues officielles. Le site Web présentait un diagramme de la limite extérieure des terres visées par le projet de règlement.

Le 8 mars 2016, Transports Canada a envoyé une deuxième lettre aux Mississaugas of the New Credit et à la bande Six Nations de Grand River pour les informer que l'avis officiel du projet de règlement avait été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 5 mars 2016. Aucune réponse n'a été reçue de leur part.

Le 6 mars 2016, des publications sur les réseaux sociaux Twitter et Facebook ont annoncé au public que le projet de règlement avait été publié au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et que de plus amples renseignements étaient disponibles sur le site Web de Transports Canada pour la région de l'Ontario. Le 31 mars 2016, des publications sur Twitter et Facebook ont annoncé qu'une séance d'information publique se déroulerait à l'aéroport international John C. Munro de Hamilton. Personne n'a répondu à la publication sur Twitter. La publication sur Facebook a reçu cinq mentions « J'aime » et un commentaire favorable à la version révisée du règlement de zonage de l'aéroport.

Le 31 mars 2016, de 18 h à 20 h, l'aéroport international John C. Munro de Hamilton a tenu une séance d'information publique. La séance a accueilli 14 membres du public et représentants de la Tradeport International Corporation, de Services publics et Approvisionnement Canada, de NAV CANADA, de la ville de Hamilton et de Transports Canada. Des membres du public ont posé des questions



regarding the impact of the proposed AZRs on their properties with respect to height restrictions, grandfathering of irrigation and storm water drainage ponds, as well as agricultural land uses. The Regulations will not adversely affect the land owners who were in attendance. The agricultural activity around the airport had not previously been identified as hazardous or incompatible with the safe operations of aircraft or the airport.

During the 60-day consultation period, three members of the public wrote to the Minister of Transport. One member of the public was interested in the height restrictions on his property. No potential violations to the proposed Regulations were identified. Two members of the public requested copies of the proposed Regulations. Transport Canada responded in writing to all inquiries and provided the requested information.

On April 13, 2016, Transport Canada met with representatives from a development company to discuss height restrictions associated with the proposed AZRs. Questions were answered and no further comments were received.

No changes were made to the legal text of the proposed Regulations as a result of the public consultation. The Regulations have been deposited in the local land registry office. The full text was published in two successive issues of the *Hamilton Spectator*, the *Brantford Expositor*, the *Brant News* and the *Régional* newspapers.

### **Rationale**

With the Regulations, the airspace associated with the John C. Munro Hamilton International Airport will be kept obstacle-free, increasing the safety of aircraft operating at or in the vicinity of the airport. Also, the Regulations include restrictions on land use and activities incompatible with the safe operation of the airport and aircraft.

The costs of the Regulations were borne by the owner and operator of the airport and were lost opportunity costs that could not be quantified.

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

The approved Regulations and plans were deposited in the Land Titles Office in the County of Brant, Haldimand County, and the City of Hamilton.

Copies of the approved Regulations and plans were distributed to municipal planning departments, the John C. Munro Hamilton International Airport, NAV CANADA, and Transport Canada offices.

sur les conséquences du projet de règlement de zonage sur leur propriété en ce qui concerne les restrictions de hauteur, les droits acquis relatifs aux bassins d'irrigation et de drainage des eaux pluviales, et l'utilisation des terres à des fins agricoles. Le Règlement n'aura aucune conséquence négative pour les propriétaires présents à la séance. Les activités agricoles à proximité de l'aéroport n'avaient pas été précédemment jugées dangereuses ou incompatibles avec l'exploitation sûre des aéronefs et de l'aéroport.

Durant la période de consultation de 60 jours, trois membres du public ont écrit au ministre des Transports. L'un souhaitait connaître les restrictions de hauteur sur sa propriété. Aucune violation potentielle du projet de règlement n'a été déterminée. Deux membres du public ont demandé des copies du projet de règlement. Transports Canada a répondu par écrit à toutes les questions et a fourni les renseignements demandés.

Le 13 avril 2016, Transports Canada a rencontré des représentants d'une entreprise de développement pour discuter des restrictions de hauteur associées au projet de règlement de zonage. Transports Canada a répondu aux questions et n'a reçu aucun commentaire supplémentaire.

Aucune modification n'a été apportée au libellé du projet de règlement à la suite de la consultation du public. Le Règlement a été déposé au bureau d'enregistrement local. Le texte complet a été publié dans deux éditions successives des journaux *Hamilton Spectator*, *Brantford Expositor*, *Brant News* et le *Régional*.

### **Justification**

Le projet de règlement garantit que l'espace aérien associé à l'aéroport international John C. Munro de Hamilton demeure libre de tout obstacle, augmentant ainsi la sécurité des aéronefs évoluant à l'aéroport ou dans les environs de l'aéroport. De plus, le Règlement comprendrait des restrictions quant à l'utilisation des terrains et aux activités incompatibles avec l'exploitation sécuritaire de l'aéroport et des aéronefs.

Les coûts du Règlement ont été assumés par le propriétaire et l'exploitant de l'aéroport et constituent un manque à gagner qu'il est difficile de quantifier.

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

Le règlement et les plans approuvés ont été déposés auprès du bureau d'enregistrement des titres fonciers dans le comté de Brant, le comté de Haldimand et la ville de Hamilton.

Des copies du règlement et des plans approuvés ont été distribuées aux services de planification des municipalités, aux représentants de l'aéroport international John C. Munro de Hamilton, à NAV CANADA et aux bureaux régionaux de Transports Canada.

Department of Transport Civil Aviation Safety inspectors monitor and enforce compliance.

Les inspecteurs de la sécurité de l'Aviation civile du ministère des Transports veillent à ce que le projet de règlement soit respecté et appliqué.

**Contact**

Imi Waljee  
Associate Director  
Operations West  
Ontario Region  
4900 Yonge Street, 4th Floor  
Toronto, Ontario  
M2N 6A5  
Telephone: 1-800-305-2059  
Fax: 1-877-822-2129

**Personne-ressource**

Imi Waljee  
Directeur associé  
Opérations Ouest  
Région de l'Ontario  
4900, rue Yonge, 4<sup>e</sup> étage  
Toronto (Ontario)  
M2N 6A5  
Téléphone : 1-800-305-2059  
Télécopieur : 1-877-822-2129

Registration  
SOR/2017-201 September 22, 2017

AERONAUTICS ACT

### Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport Zoning Regulations

P.C. 2017-1177 September 22, 2017

Whereas, pursuant to subsection 5.5(1)<sup>a</sup> of the *Aeronautics Act*<sup>b</sup>, a notice of the proposed *Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport Zoning Regulations* was published in *The Suburban* and the *Courier Bordeaux-Cartierville* on March 16 and 30, 2016, the *Messenger Lachine & Dorval* on March 17 and 31, 2016, and in *La Presse*, *Journal de Montréal* and the *Montreal Gazette* on March 16 and 30, 2016, a copy of the proposed Regulations, substantially in the annexed form, was published in two successive issues of the *Canada Gazette*, Part I, on February 27 and March 5, 2016, and a reasonable opportunity was afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Whereas a purpose of the proposed Regulations is to prevent lands adjacent to or in the vicinity of Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport from being used or developed in a manner that is, in the opinion of the Minister of Transport, incompatible with the safe operation of an airport or aircraft;

And whereas a purpose of the proposed Regulations is to prevent lands adjacent to or in the vicinity of facilities used to provide services relating to aeronautics from being used or developed in a manner that would, in the opinion of the Minister of Transport, cause interference with signals or communications to and from aircraft or to and from those facilities;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to paragraphs 5.4(2)(b)<sup>a</sup> and (c)<sup>a</sup> of the *Aeronautics Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport Zoning Regulations*.

Enregistrement  
DORS/2017-201 Le 22 septembre 2017

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

### Règlement de zonage de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

C.P. 2017-1177 Le 22 septembre 2017

Attendu que, conformément au paragraphe 5.5(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*<sup>b</sup>, un avis du projet de règlement intitulé *Règlement de zonage de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal* a été publié dans *The Suburban* et *Le Courier Bordeaux-Cartierville* les 16 et 30 mars 2016, dans le *Messenger Lachine & Dorval* les 17 et 31 mars 2016, et dans *La Presse*, le *Journal de Montréal* et la *Montreal Gazette* les 16 et 30 mars 2016, que le projet de règlement, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans deux numéros consécutifs de la Partie I de la *Gazette du Canada* le 27 février et le 5 mars 2016, et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter au ministre des Transports leurs observations à cet égard;

Attendu que le projet de règlement vise à empêcher un usage ou un aménagement des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, incompatible, selon le ministre des Transports, avec la sécurité d'utilisation des aéronefs ou d'exploitation des aéroports;

Attendu que le projet de règlement vise à empêcher un usage ou un aménagement des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage d'installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l'aéronautique, qui causerait, selon le ministre des Transports, des interférences dans les communications avec les aéronefs et les installations,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu des alinéas 5.4(2)b)<sup>a</sup> et c)<sup>a</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement de zonage de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal*, ci-après.

<sup>a</sup> R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1

<sup>b</sup> R.S., c. A-2

<sup>a</sup> L.R. ch. 33 (1<sup>er</sup> suppl.) art. 1

<sup>b</sup> L.R., ch. A-2

## Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport Zoning Regulations

## Règlement de zonage de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal

### Interpretation

#### Definitions

1 The following definitions apply in these Regulations.

**airport** means the Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport, in the Cities of Dorval, Montréal (Borough of Saint-Laurent) and Pointe-Claire, in the Province of Quebec. (*aéroport*)

**airport reference point** means the point described in Part 1 of the schedule. (*point de référence de l'aéroport*)

**approach surface** means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from each end of a strip surface and that is described in Part 2 of the schedule. (*surface d'approche*)

**outer surface** means the imaginary surface that is located above and in the immediate vicinity of the airport and that is described in Part 3 of the schedule. (*surface extérieure*)

**strip surface** means an imaginary surface that is associated with a runway and that is described in Part 4 of the schedule. (*surface de bande*)

**transitional surface** means an imaginary inclined surface that extends upward and outward from the lateral limits of a strip surface and its approach surfaces and that is described in Part 5 of the schedule. (*surface de transition*)

**zoning plan** means Plan No. M2016-10278 (Sheets 1 to 45) prepared by the Department of Public Works and Government Services and dated November 28, 2016. (*plan de zonage*)

### Application

#### Lands near airport

2 These Regulations apply in respect of all lands that are adjacent to or in the vicinity of the airport and that are within the limit described in Part 6 of the schedule. For greater certainty, the lands include lands under water — in particular those lying in the bed of Lake Saint-Louis — and public road allowances.

### Définitions

#### Définitions

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

**aéroport** L'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, situé dans les villes de Dorval, de Montréal (arrondissement de Saint-Laurent) et de Pointe-Claire, dans la province de Québec. (*aéroport*)

**plan de zonage** Le plan n° M2016-10278 (feuilles 1 à 45) établi par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et daté du 28 novembre 2016. (*zoning plan*)

**point de référence de l'aéroport** Point dont l'emplacement est précisé à la partie 1 de l'annexe. (*airport reference point*)

**surface d'approche** Surface inclinée imaginaire qui s'élève vers l'extérieur à partir de chaque extrémité d'une surface de bande et dont la description figure à la partie 2 de l'annexe. (*approach surface*)

**surface de bande** Surface imaginaire qui est associée à une piste et dont la description figure à la partie 4 de l'annexe. (*strip surface*)

**surface de transition** Surface inclinée imaginaire qui s'élève vers l'extérieur à partir des limites latérales d'une surface de bande et de ses surfaces d'approche et dont la description figure à la partie 5 de l'annexe. (*transitional surface*)

**surface extérieure** Surface imaginaire qui est située au-dessus et dans le voisinage immédiat de l'aéroport et dont la description figure à la partie 3 de l'annexe. (*outer surface*)

### Champ d'application

#### Biens-fonds près de l'aéroport

2 Le présent règlement s'applique à l'égard des biens-fonds situés aux abords ou dans le voisinage de l'aéroport et dans les limites précisées à la partie 6 de l'annexe. Il est entendu que les biens-fonds comprennent les biens-fonds submergés — en particulier ceux situés dans le lit du lac Saint-Louis — et les emprises de voies publiques.

## Building Restrictions

### Prohibition — maximum height

**3** A person must not place, erect or construct, or permit another person to place, erect or construct, on any of the lands, a building, structure or object, or an addition to an existing building, structure or object, any part of which would penetrate any of the following surfaces:

- (a) an approach surface;
- (b) the outer surface;
- (c) a transitional surface; or
- (d) a strip surface.

## Interference with Communication

### Prohibition — interference

**4** A person must not use or develop, or permit another person to use or develop, any of the lands that are under any of the following surfaces in a manner that causes interference with any signal or communication to and from an aircraft or to and from any facility used to provide services relating to aeronautics:

- (a) an approach surface;
- (b) the outer surface;
- (c) a transitional surface; or
- (d) a strip surface.

## Natural Growth

### Prohibition — maximum height

**5** A person must not permit any object of natural growth that is on any of the lands to grow in such a manner as to penetrate any of the following surfaces:

- (a) an approach surface;
- (b) the outer surface;
- (c) a transitional surface; or
- (d) a strip surface.

## Wildlife Hazard

### Prohibition — activities or uses

**6 (1)** A person must not use, or permit another person to use, any of the lands in respect of which these Regulations

## Limites de construction

### Interdiction — hauteur maximale

**3** Il est interdit, sur tout bien-fonds, de placer, d'ériger ou de construire, ou de permettre de placer, d'ériger ou de construire, un élément ou un rajout à un élément existant, de sorte qu'une de ses parties pénètre l'une ou l'autre des surfaces suivantes :

- a) une surface d'approche;
- b) la surface extérieure;
- c) une surface de transition;
- d) une surface de bande.

## Interférences dans les communications

### Interdiction — interférence

**4** Il est interdit d'utiliser ou d'aménager, ou de permettre d'utiliser ou d'aménager, tout bien-fonds situé sous l'une quelconque des surfaces suivantes, de façon à causer des interférences dans les communications avec les aéronefs ou les installations comportant des équipements destinés à fournir des services liés à l'aéronautique :

- a) une surface d'approche;
- b) la surface extérieure;
- c) une surface de transition;
- d) une surface de bande.

## Végétation

### Interdiction — hauteur maximale

**5** Il est interdit de laisser croître toute végétation sur un bien-fonds de sorte qu'elle pénètre l'une ou l'autre des surfaces suivantes :

- a) une surface d'approche;
- b) la surface extérieure;
- c) une surface de transition;
- d) une surface de bande.

## Péril faunique

### Interdiction — activités ou usages

**6 (1)** Il est interdit d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds visé par le présent règlement pour des

apply for activities or uses that attract wildlife — particularly birds — that may create a hazard for aviation safety.

### Exception

**(2)** Despite subsection (1), a person may use, or permit another person to use, any of the lands in respect of which these Regulations apply as a site for an open water storage reservoir for a period of 48 hours or less.

## Repeal

**7** The *Montreal International Airport Zoning Regulations*<sup>1</sup> are repealed.

## Coming into Force

**Requirements — subsection 5.6(2) of *Aeronautics Act***

**8** These Regulations come into force on the day on which the requirements prescribed in subsection 5.6(2) of the *Aeronautics Act* are met.

### SCHEDULE

(Sections 1 and 2)

In this schedule, all grid coordinates are in metres (m) and refer to the 1983 North American Datum, Zone 8, Quebec plane coordinate system (SCOPQ). Grid coordinates have been computed using a combined average scale factor of 0.999902.

In this schedule, all elevation values are in metres (m) and are based on the Canadian Geodetic Vertical Datum of 1928 (CGVD28).

In this schedule, *Strip Surface 06R-24L* means the strip surface associated with runway 06R-24L, *Strip Surface 06L-24R* means the strip surface associated with runway 06L-24R and *Strip Surface 10-28* means the strip surface associated with runway 10-28, as defined in Part 4.

### PART 1

## Airport Reference Point

The airport reference point, as shown on the zoning plan, is a point that may be located as follows:

commencing at the intersection of the centreline of runway 06L-24R with the centreline of runway 10-28, having grid coordinates of N 5 035 904.879 and E 284 250.633;

activités ou des usages qui attirent des animaux sauvages — notamment des oiseaux — qui peuvent présenter un risque pour la sécurité aérienne.

### Exception

**(2)** Malgré le paragraphe (1), il est permis d'utiliser, ou de permettre d'utiliser, tout bien-fonds visé par le présent règlement comme emplacement d'un réservoir de retenue d'eau à ciel ouvert pour une période de quarante-huit heures ou moins.

## Abrogation

**7** Le *Règlement de zonage de l'aéroport international de Montréal*<sup>1</sup> est abrogé.

## Entrée en vigueur

**Exigences — paragraphe 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique***

**8** Le présent règlement entre en vigueur à la date où les exigences prévues au paragraphe 5.6(2) de la *Loi sur l'aéronautique* sont respectées.

### ANNEXE

(articles 1 et 2)

Dans la présente annexe, toutes les coordonnées de quadrillage sont en mètres (m) et font référence au Système de coordonnées planes du Québec (SCOPQ), fuseau 8, suivant le Système de référence nord-américain de 1983. Elles ont été calculées à l'aide d'un facteur d'échelle moyen combiné de 0,999902.

Dans la présente annexe, toutes les valeurs d'altitude sont en mètres (m), suivant le Système canadien de référence altimétrique de 1928 (CGVD28).

Dans la présente annexe, *surface de bande 06R-24L*, *surface de bande 06L-24R* et *surface de bande 12-30* s'entendent des surfaces de bande associées aux pistes 06R-24L, 06L-24L et 10-28, respectivement, qui sont définies à la partie 4.

### PARTIE 1

## Point de référence de l'aéroport

Le point de référence de l'aéroport, figurant sur le plan de zonage, est un point qui peut être déterminé de la façon suivante :

commençant à l'intersection de l'axe de la piste 06L-24R avec l'axe de la piste 10-28, dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 035 904,879 et E. 284 250,633;

<sup>1</sup> C.R.C., c. 96

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 96

thence northeasterly along the centreline of runway 06L-24R, having an azimuth of 42°49'42", for a distance of 1 036.32 m to a point;

thence southeasterly following a line perpendicular to the centreline of runway 06L-24R and having an azimuth of 132°49'42", for a distance of 137.16 m to a point designated as the airport reference point, having grid coordinates of N 5 036 571.602 and E 285 055.641 and having an assigned elevation of 32.42 m above sea level.

## PART 2

### Approach Surfaces

The approach surfaces, as shown on the zoning plan, are described as follows:

**(a)** an imaginary inclined surface abutting the 06R end of Strip Surface 06R-24L and ascending, from an assigned elevation of 29.91 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centreline of Strip Surface 06R-24L and distant 6 000 m measured horizontally from the end of Strip Surface 06R-24L; the outer ends of the imaginary horizontal line being 1 050 m from that projected centreline and 120 m above the assigned elevation at the 06R end of Strip Surface 06R-24L;

**(b)** an imaginary inclined surface abutting the 24L end of Strip Surface 06R-24L and ascending, from an assigned elevation of 36.09 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centreline of Strip Surface 06R-24L and distant 6 000 m measured horizontally from the end of Strip Surface 06R-24L; the outer ends of the imaginary horizontal line being 1 050 m from that projected centreline and 120 m above the assigned elevation at the 24L end of Strip Surface 06R-24L;

**(c)** an imaginary inclined surface abutting the 06L end of Strip Surface 06L-24R and ascending, from an assigned elevation of 29.44 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centreline of Strip Surface 06L-24R and distant 6 000 m measured horizontally from the end of Strip Surface 06L-24R; the outer ends of the imaginary horizontal line being 1 050 m from that projected centreline and 120 m above the assigned elevation at the 06L end of Strip Surface 06L-24R;

**(d)** an imaginary inclined surface abutting the 24R end of Strip Surface 06L-24R and ascending, from an assigned elevation of 32.45 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right

de là en direction nord-est, suivant l'axe de la piste 06L-24R ayant un azimut de 42°49'42", sur une distance de 1 036,32 m jusqu'à un point;

de là en direction sud-est, suivant une ligne perpendiculaire à l'axe de la piste 06L-24R et ayant un azimut de 132°49'42", sur une distance de 137,16 m jusqu'à un point désigné comme étant le point de référence de l'aéroport, dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 036 571,602 et E. 285 055,641, et ayant une altitude assignée de 32,42 m au-dessus du niveau de la mer.

## PARTIE 2

### Surfaces d'approche

Les surfaces d'approche, figurant sur le plan de zonage, sont délimitées de la façon suivante :

**a)** une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité 06R de la surface de bande 06R-24L et qui s'élève, à partir d'une altitude assignée de 29,91 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 06R-24L, à une distance de 6 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande 06R-24L, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 1 050 m du prolongement de cet axe et à 120 m au-dessus de l'altitude assignée à l'extrémité 06R de la surface de bande 06R-24L;

**b)** une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité 24L de la surface de bande 06R-24L et qui s'élève, à partir d'une altitude assignée de 36,09 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 06R-24L, à une distance de 6 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande 06R-24L, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 1 050 m du prolongement de cet axe et à 120 m au-dessus de l'altitude assignée à l'extrémité 24L de la surface de bande 06R-24L;

**c)** une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité 06L de la surface de bande 06L-24R et qui s'élève, à partir d'une altitude assignée de 29,44 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 06L-24R, à une distance de 6 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande 06L-24R, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 1 050 m du prolongement de cet axe et à 120 m au-dessus de l'altitude assignée à l'extrémité 06L de la surface de bande 06L-24R;

angles to the projected centreline of Strip Surface 06L-24R and distant 6 000 m measured horizontally from the end of Strip Surface 06L-24R; the outer ends of the imaginary horizontal line being 1 050 m from that projected centreline and 120 m above the assigned elevation at the 24R end of Strip Surface 06L-24R;

**(e)** an imaginary inclined surface abutting the 10 end of Strip Surface 10-28 and ascending, from an assigned elevation of 29.28 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centreline of Strip Surface 10-28 and distant 6 000 m measured horizontally from the end of Strip Surface 10-28; the outer ends of the imaginary horizontal line being 1 050 m from that projected centreline and 120 m above the assigned elevation at the 10 end of Strip Surface 10-28; and

**(f)** an imaginary inclined surface abutting the 28 end of Strip Surface 10-28 and ascending, from an assigned elevation of 30.29 m above sea level, at a ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centreline of Strip Surface 10-28 and distant 6 000 m measured horizontally from the end of Strip Surface 10-28; the outer ends of the imaginary horizontal line being 1 050 m from that projected centreline and 120 m above the assigned elevation at the 28 end of Strip Surface 10-28.

The elevation of an approach surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centreline of that approach surface. The elevation of an approach surface centreline is calculated from the elevation of the abutting end of the strip surface, and increases at the constant ratios set out in this Part.

### **PART 3**

## **Outer Surface**

**(1)** The outer surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary surface situated at a constant elevation of 45 m above the airport reference point, but at 9 m above the ground when that elevation would place the outer surface at less than 9 m above the ground.

The limit of the outer surface, in the Cities of Dollard-Des-Ormeaux, Dorval, Montréal (Boroughs of Lachine and

**d)** une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité 24R de la surface de bande 06L-24R et qui s'élève, à partir d'une altitude assignée de 32,45 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 06L-24R, à une distance de 6 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande 06L-24R, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 1 050 m du prolongement de cet axe et à 120 m au-dessus de l'altitude assignée à l'extrémité 24R de la surface de bande 06L-24R;

**e)** une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité 10 de la surface de bande 10-28 et qui s'élève, à partir d'une altitude assignée de 29,28 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 10-28, à une distance de 6 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande 10-28, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 1 050 m du prolongement de cet axe et à 120 m au-dessus de l'altitude assignée à l'extrémité 10 de la surface de bande 10-28;

**f)** une surface inclinée imaginaire qui est attenante à l'extrémité 28 de la surface de bande 10-28 et qui s'élève, à partir d'une altitude assignée de 30,29 m, à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la surface de bande 10-28, à une distance de 6 000 m dans le sens horizontal de l'extrémité de la surface de bande 10-28, les extrémités extérieures de la ligne horizontale imaginaire étant à 1 050 m du prolongement de cet axe et à 120 m au-dessus de l'altitude assignée à l'extrémité 28 de la surface de bande 10-28.

L'altitude en tout point d'une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche. L'altitude de l'axe d'une surface d'approche se calcule à partir de l'altitude de l'extrémité de la surface attenante de bande et augmente suivant les rapports constants indiqués dans la présente partie.

### **PARTIE 3**

## **Surface extérieure**

**(1)** La surface extérieure, figurant sur le plan de zonage, est une surface imaginaire qui est située à une altitude constante de 45 m au-dessus du point de référence de l'aéroport, mais à 9 m du sol lorsque cette altitude la placera à moins de 9 m au-dessus du sol.

Les limites de la surface extérieure situées dans les villes de Dollard-Des-Ormeaux, de Dorval, de Montréal



Saint-Laurent) and Pointe-Claire, as well as in the bed of Lake Saint-Louis, is described as follows:

commencing at the northern corner of Lot 5 596 752 of the Cadastre of Quebec, Registration Division of Montréal, in the City of Montréal (Borough of Saint-Laurent), being the most easterly eastern corner of the limits of the Borough of Pierrefonds-Roxboro of the City of Montréal;

thence southeasterly along the northeastern boundary of Lots 5 596 752, 1 163 670 (Henri-Bourassa Boulevard), 1 163 632 and 1 163 620 (Brabant-Marineau Street) and 1 165 587 (Bois-Franc Road) to the southern corner of Lot 1 902 674 (Bois-Franc Road);

thence in a general northeasterly direction along the southeastern, southern and southeastern boundaries of Lot 1 902 674 (Bois-Franc Road) and the southeastern boundaries of Lots 1 902 673 and 1 902 672 (Bois-Franc Road) to the eastern corner of Lot 1 902 672 (Bois-Franc Road);

thence northeasterly along a first southeastern boundary of Lot 2 507 990 (Bois-Franc Road), on an azimuth of 52°20'41", for a distance of 89.68 m to a point;

thence northeasterly along a second southeastern boundary of Lot 2 507 990, on an azimuth of 56°34'15", for a distance of 40.19 m to a point;

thence northeasterly along a third southeastern boundary of Lot 2 507 990, on an azimuth of 56°34'45", for a distance of 36.30 m to a point;

thence easterly following a line having an azimuth of 88°02'43", for a distance of 447.66 m to a point;

thence southeasterly following a line having an azimuth of 131°55'54", for a distance of 628.13 m to a point;

thence southwesterly following a line having an azimuth of 221°55'54", for a distance of 6.10 m to a point;

thence southeasterly following a line having an azimuth of 132°17'55", for a distance of 811.49 m to the intersection with the southeastern limit of the approach surface abutting the 24R end of the strip surface associated with runway 06L-24R, being a point having grid coordinates of N 5 039 816.361 and E 288 630.769;

thence northeasterly along the southeastern limit of the approach surface abutting the 24R end of the strip surface associated with runway 06L-24R, on an azimuth of 51°21'33" to the intersection with the northwestern limit of the approach surface abutting the 24L end of the strip surface associated with runway 06R-24L, being a point having grid coordinates of N 5 041 064.309 and E 290 191.758;

thence southwesterly along the northwestern limit of the approach surface abutting the 24L end of the strip surface associated with runway 06R-24L, on an azimuth of 214°19'15", for a distance of 2 024.21 m to a

(arrondissements de Lachine et de Saint-Laurent) et de Pointe-Claire, ainsi que dans le lit du lac Saint-Louis sont précisées de la façon suivante :

commençant au coin nord du lot 5 596 752 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal, dans la ville de Montréal (arrondissement de Saint-Laurent), correspondant au coin est le plus à l'est des limites de l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro de la ville de Montréal;

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est des lots 5 596 752, 1 163 670 (boulevard Henri-Bourassa), 1 163 632 et 1 163 620 (rue Brabant-Marineau) et 1 165 587 (chemin du Bois-Franc) jusqu'au coin sud du lot 1 902 674 (chemin du Bois-Franc);

de là en direction générale nord-est, le long des limites sud-est, sud et sud-est du lot 1 902 674 (chemin du Bois-Franc) et des limites sud-est des lots 1 902 673 et 1 902 672 (chemin du Bois-Franc) jusqu'au coin est du lot 1 902 672 (chemin du Bois-Franc);

de là en direction nord-est, le long d'une première limite sud-est du lot 2 507 990 (chemin du Bois-Franc), suivant un azimut de 52°20'41", sur une distance de 89,68 m jusqu'à un point;

de là en direction nord-est, le long d'une deuxième limite sud-est du lot 2 507 990, suivant un azimut de 56°34'15", sur une distance de 40,19 m jusqu'à un point;

de là en direction nord-est, le long d'une troisième limite sud-est du lot 2 507 990, suivant un azimut de 56°34'45", sur une distance de 36,30 m jusqu'à un point;

de là en direction est, suivant une ligne ayant un azimut de 88°02'43", sur une distance de 447,66 m jusqu'à un point;

de là en direction sud-est, suivant une ligne ayant un azimut de 131°55'54", sur une distance de 628,13 m jusqu'à un point;

de là en direction sud-ouest, suivant une ligne ayant un azimut de 221°55'54", sur une distance de 6,10 m jusqu'à un point;

de là en direction sud-est, suivant une ligne ayant un azimut de 132°17'55", sur une distance de 811,49 m jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est de la surface d'approche attenante à l'extrémité 24R de la surface de bande associée à la piste 06L-24R, étant un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 039 816,361 et E. 288 630,769;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est de la surface d'approche attenante à l'extrémité 24R de la surface de bande associée à la piste 06L-24R, suivant un azimut de 51°21'33" jusqu'à l'intersection avec la limite nord-ouest de la surface d'approche attenante à l'extrémité 24L de la surface de bande associée à la

point having grid coordinates of N 5 039 392.696 and E 289 050.567;

thence southeasterly following a line having an azimuth of  $132^{\circ}51'06''$ , for a distance of 943.02 m to a point;

thence southwesterly along a line parallel to the centreline of runway 06R-24L and located at 475.18 m to the southeast of the centreline, on an azimuth of  $222^{\circ}51'06''$ , for a distance of 132.05 m to the intersection with the northeastern boundary of Lot 1 238 560;

thence southeasterly along the northeastern boundary of Lots 1 238 560 and 1 238 552 to the eastern corner of Lot 1 238 552;

thence southwesterly following a line having an azimuth of  $223^{\circ}22'43''$ , for a distance of 1 369.27 m to the northern corner of Lot 1 238 720 (Côte-de-Liesse Road);

thence southeasterly along the northeastern boundary of Lots 1 238 720 (Côte-de-Liesse Road), 1 703 795 (Côte-de-Liesse Highway), 1 706 348 (Montée de Liesse) and 1 706 300 to the eastern corner of Lot 1 706 300;

thence southeasterly along the northeastern boundary of Lot 1 706 349 (Montée de Liesse), on an azimuth of  $133^{\circ}46'56''$ , for a distance of 117.13 m to a point;

thence southerly following a line having an azimuth of  $177^{\circ}48'23''$ , for a distance of 1 545.30 m to a point;

thence southeasterly following a line having an azimuth of  $133^{\circ}38'51''$ , for a distance of 222.24 m to a point;

thence westerly following a line having an azimuth of  $272^{\circ}26'01''$ , for a distance of 95.60 m to a point;

thence southerly following a line having an azimuth of  $174^{\circ}06'16''$ , for a distance of 468.10 m to a point;

thence westerly following a line having an azimuth of  $265^{\circ}47'11''$ , for a distance of 77.49 m to a point;

thence southerly following a line having an azimuth of  $172^{\circ}33'20''$ , for a distance of 642.98 m to the intersection with the most southerly southern boundary of Lot 1 706 276;

thence westerly along the southern boundary of Lot 1 706 276, on an azimuth of  $257^{\circ}15'55''$ , for a distance of 15.21 m to a point;

thence in a general westerly direction along the southern boundary of Lot 1 706 276, for a distance of 266.58 m, measured following a curve having a radius of 1 734.01 m, to the southeastern corner of Lot 1 706 321;

thence westerly along the southern boundaries of Lot 1 706 321 and the southern boundary of Lot 1 706 320 to the southwestern corner of Lot 1 706 320;

thence northerly along the eastern boundary of Lot 1 706 314 to the northeastern corner of Lot 1 706 314;

piste 06R-24L, étant un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 041 064,309 et E. 290 191,758;

de là en direction sud-ouest, le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche attenante à l'extrémité 24L de la surface de bande associée à la piste 06R-24L, suivant un azimuth de  $214^{\circ}19'15''$ , sur une distance de 2 024,21 m jusqu'à un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 039 392,696 et E. 289 050,567;

de là en direction sud-est, suivant une ligne ayant un azimuth de  $132^{\circ}51'06''$ , sur une distance de 943,02 m jusqu'à un point;

de là en direction sud-ouest, le long d'une ligne parallèle à l'axe de la piste 06R-24L et située à 475,18 m au sud-est de cet axe, suivant un azimuth de  $222^{\circ}51'06''$ , sur une distance de 132,05 m jusqu'à l'intersection avec la limite nord-est du lot 1 238 560;

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est des lots 1 238 560 et 1 238 552 jusqu'au coin est du lot 1 238 552;

de là en direction sud-ouest, suivant une ligne ayant un azimuth de  $223^{\circ}22'43''$ , sur une distance de 1 369,27 m jusqu'au coin nord du lot 1 238 720 (chemin de la Côte-de-Liesse);

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est des lots 1 238 720 (chemin de la Côte-de-Liesse), 1 703 795 (autoroute de la Côte-de-Liesse), 1 706 348 (montée de Liesse) et 1 706 300 jusqu'au coin est du lot 1 706 300;

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est du lot 1 706 349 (Montée de Liesse), suivant un azimuth de  $133^{\circ}46'56''$ , sur une distance de 117,13 m jusqu'à un point;

de là en direction sud, suivant une ligne ayant un azimuth de  $177^{\circ}48'23''$ , sur une distance de 1 545,30 m jusqu'à un point;

de là en direction sud-est, suivant une ligne ayant un azimuth de  $133^{\circ}38'51''$ , sur une distance de 222,24 m jusqu'à un point;

de là en direction ouest, suivant une ligne ayant un azimuth de  $272^{\circ}26'01''$ , sur une distance de 95,60 m jusqu'à un point;

de là en direction sud, suivant une ligne ayant un azimuth de  $174^{\circ}06'16''$ , sur une distance de 468,10 m jusqu'à un point;

de là en direction ouest, suivant une ligne ayant un azimuth de  $265^{\circ}47'11''$ , sur une distance de 77,49 m jusqu'à un point;

de là en direction sud, suivant une ligne ayant un azimuth de  $172^{\circ}33'20''$ , sur une distance de 642,98 m jusqu'à l'intersection avec la limite sud la plus au sud du lot 1 706 276;

thence westerly along the northern boundary of Lot 1 706 314 to the southeastern corner of Lot 1 706 274;

thence southwesterly following a line having an azimuth of  $222^{\circ}26'48''$ , for a distance of 761.76 m to the intersection with the northern boundary of Lot 1 704 577 (Victoria Street);

thence westerly following a line having an azimuth of  $287^{\circ}44'16''$ , for a distance of 436.92 m to the intersection with the eastern boundary of Lot 1 524 442;

thence southerly along the eastern boundary of Lot 1 524 442, on an azimuth of  $167^{\circ}41'18''$ , for a distance of 22.79 m to the southeastern corner of Lot 1 524 442;

thence easterly along the northern boundary of Lot 1 520 029 (Bouchard Boulevard) to the northeastern corner of Lot 1 520 029;

thence southerly along the eastern boundary of Lot 1 520 029 (Bouchard Boulevard), the eastern boundaries of Lots 4 961 204 and 1 524 405, the eastern boundary of Lot 1 524 469, the eastern boundaries of Lot 1 524 468, the eastern boundary of Lots 1 524 467 and 1 524 466, the eastern boundaries of Lot 1 524 465, the eastern boundary of Lots 1 524 464 to 1 524 461, the eastern boundaries of Lot 1 524 460 and the eastern boundary of Lot 1 524 459 to the southeastern corner of Lot 1 524 459;

thence westerly along the southern boundary of Lot 1 524 459 to the northeastern corner of Lot 1 524 458;

thence southerly along the eastern boundary of Lots 1 524 458 to 1 524 451, the eastern boundaries of Lot 1 524 450 and the eastern boundary of Lot 1 524 495 to the southeastern corner of Lot 1 524 495;

thence southerly in a straight line across Lot 1 520 018 (Saint-Joseph Boulevard) to the northeastern corner of Lot 1 524 494;

thence southerly along the eastern boundary of Lot 1 524 494 to the southeastern corner of Lot 1 524 494 being on the Ordinary High Water Mark (OHWM) on the north shore of Lake Saint-Louis;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the southeastern corner of Lot 1 524 491;

thence southerly along the most southerly eastern boundary of Lot 1 524 491 to the southwestern corner of Lot 1 524 491;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the most southerly eastern boundary of Lot 1 520 995;

thence in a general southerly direction along the most southerly eastern boundary of Lot 1 520 995 to a point;

de là en direction ouest, le long de cette limite sud du lot 1 706 276, suivant un azimuth de  $257^{\circ}15'55''$ , sur une distance de 15,21 m jusqu'à un point;

de là en direction générale ouest, le long de cette limite sud du lot 1 706 276, sur une distance de 266,58 m, mesurée le long d'une courbe ayant un rayon de 1 734,01 m, jusqu'au coin sud-est du lot 1 706 321;

de là en direction ouest, le long des limites sud du lot 1 706 321 et de la limite sud du lot 1 706 320 jusqu'au coin sud-ouest du lot 1 706 320;

de là en direction nord, le long de la limite est du lot 1 706 314 jusqu'au coin nord-est de ce lot;

de là en direction ouest, le long de la limite nord du lot 1 706 314 jusqu'au coin sud-est du lot 1 706 274;

de là en direction sud-ouest, suivant une ligne ayant un azimuth de  $222^{\circ}26'48''$ , sur une distance de 761,76 m jusqu'à l'intersection avec la limite nord du lot 1 704 577 (rue Victoria);

de là en direction ouest, suivant une ligne ayant un azimuth de  $287^{\circ}44'16''$ , sur une distance de 436,92 m jusqu'à l'intersection avec la limite est du lot 1 524 442;

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 1 524 442, suivant un azimuth de  $167^{\circ}41'18''$ , sur une distance de 22,79 m jusqu'au coin sud-est de ce lot;

de là en direction est, le long de la limite nord du lot 1 520 029 (boulevard Bouchard) jusqu'au coin nord-est de ce lot;

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 1 520 029 (boulevard Bouchard), des limites est des lots 4 961 204 et 1 524 405, de la limite est du lot 1 524 469, des limites est du lot 1 524 468, de la limite est des lots 1 524 467 et 1 524 466, des limites est du lot 1 524 465, de la limite est des lots 1 524 464 à 1 524 461, des limites est du lot 1 524 460 et de la limite est du lot 1 524 459 jusqu'au coin sud-est du lot 1 524 459;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 1 524 459 jusqu'au coin nord-est du lot 1 524 458;

de là en direction sud, le long de la limite est des lots 1 524 458 à 1 524 451, des limites est du lot 1 524 450 et de la limite est du lot 1 524 495 jusqu'au coin sud-est du lot 1 524 495;

de là en direction sud, en ligne droite, à travers le lot 1 520 018 (boulevard Saint-Joseph) jusqu'au coin nord-est du lot 1 524 494;

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 1 524 494 jusqu'au coin sud-est de ce lot situé sur la ligne des hautes eaux ordinaires (LHEO) de la rive nord du lac Saint-Louis;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'au coin sud-est du lot 1 524 491;

thence in a general westerly direction along the southern boundary of Lot 1 520 995 to the southwestern corner of Lot 1 520 995 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the most southerly eastern boundary of Lot 1 525 368;

thence in a general southerly direction along the most southerly eastern boundary of Lot 1 525 368 to the southeastern corner of Lot 1 525 368;

thence in a general westerly direction along the southern boundary of Lot 1 525 368, the southern boundaries of Lots 1 524 220, 1 524 195 and 1 524 196, the southern boundary of Lot 1 524 197 and the southern and southwestern boundaries and the western boundary of Lot 1 524 198 to the southeastern corner of Lot 1 524 246;

thence in a general westerly direction along the southern boundaries and the most southerly western boundary of Lot 1 524 246 to the northeastern corner of Lot 1 525 381 being on the OHWM;

thence in a general southwesterly direction along the eastern boundary, the first southeastern and western boundaries and the second southeastern and western boundaries of Lot 1 525 381 to the southeastern corner of Lot 1 521 982;

thence in a general westerly direction along the southeastern and western boundaries of Lot 1 521 982 to the southeastern corner of Lot 1 525 380 (Saint-Charles Avenue) being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the most southerly eastern boundary of Lot 1 523 716;

thence in a general westerly direction along the most southerly eastern, southern and southwestern boundaries of Lot 1 523 716 to the intersection with another southwestern boundary of Lot 1 523 716 being on the OHWM;

thence in a general northwesterly direction along the OHWM to the southern corner of Lot 1 523 430;

thence in a general northwesterly direction along the southern boundary of Lots 1 523 430 and 1 523 454 and the southern, southwestern and western boundaries of Lot 1 520 997 to the southeastern corner of Lot 1 523 441 (Lilas Avenue) being on the OHWM;

thence westerly along the OHWM to the intersection with the eastern boundary of Lot 1 525 354;

thence in a general southwesterly direction along the eastern, southern, and southeastern boundaries of Lot 1 525 354 and the southeastern boundaries and the western boundary of Lot 1 523 429 to the most easterly southeastern corner of Lot 1 525 357;

thence in a general westerly direction along the southeastern boundary, the most southerly eastern

de là en direction sud, le long de la limite est la plus au sud du lot 1 524 491 jusqu'au coin sud-ouest de ce lot;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est la plus au sud du lot 1 520 995;

de là en direction générale sud, le long de la limite est la plus au sud du lot 1 520 995 jusqu'à un point;

de là en direction générale ouest, le long de la limite sud du lot 1 520 995 jusqu'au coin sud-ouest de ce lot situé sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est la plus au sud du lot 1 525 368;

de là en direction générale sud, le long de la limite est la plus au sud du lot 1 525 368 jusqu'au coin sud-est de ce lot;

de là en direction générale ouest, le long de la limite sud du lot 1 525 368, des limites sud des lots 1 524 220, 1 524 195 et 1 524 196, de la limite sud du lot 1 524 197 et des limites sud et sud-ouest et de la limite ouest du lot 1 524 198 jusqu'au coin sud-est du lot 1 524 246;

de là en direction générale ouest, le long des limites sud et de la limite ouest la plus au sud du lot 1 524 246 jusqu'au coin nord-est du lot 1 525 381 situé sur la LHEO;

de là en direction générale sud-ouest, le long de la limite est, des premières limites sud-est et ouest et des deuxièmes limites sud-est et ouest du lot 1 525 381 jusqu'au coin sud-est du lot 1 521 982;

de là en direction générale ouest, le long des limites sud-est et ouest du lot 1 521 982 jusqu'au coin sud-est du lot 1 525 380 (avenue Saint-Charles) situé sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est la plus au sud du lot 1 523 716;

de là en direction générale ouest, le long des limites est, sud et sud-ouest les plus au sud du lot 1 523 716 jusqu'à l'intersection avec une autre limite sud-ouest de ce lot située sur la LHEO;

de là en direction générale nord-ouest, le long de la LHEO jusqu'au coin sud du lot 1 523 430;

de là en direction générale nord-ouest, le long de la limite sud des lots 1 523 430 et 1 523 454 et des limites sud, sud-ouest et ouest du lot 1 520 997 jusqu'au coin sud-est du lot 1 523 441 (avenue Lilas) situé sur la LHEO;

de là en direction ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est du lot 1 525 354;

boundary, the southern boundaries and the western boundary of Lot 1 525 357 to the southeastern corner of Lot 1 523 125 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the northeastern corner of Lot 1 521 267;

thence in a general southwesterly direction along the first eastern and southern boundaries, the second eastern and southern boundaries and the western boundary of Lot 1 521 267 to the intersection with the most southerly southern boundary of Lot 1 523 276 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the eastern boundary of Lot 1 523 161;

thence in a general northwesterly direction along the eastern boundary, the southern boundaries and the western boundary of Lot 1 523 161 to the southeastern corner of Lot 1 523 027 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the northeastern corner of Lot 1 525 356;

thence in a general northwesterly direction along the eastern boundary, the southern boundary, the southwestern boundaries and the western boundary of Lot 1 525 356 to the northwestern corner of Lot 1 525 356 being on the OHWM;

thence in a general northwesterly direction along the OHWM to the northeastern corner of Lot 1 525 363;

thence in a general westerly direction along the eastern and southern boundaries of Lot 1 525 363, the southern boundary of Lot 1 525 494 and the southern boundaries, the southwestern boundary and the western boundaries of Lot 1 522 920 to the southeastern corner of Lot 1 522 918 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the southeastern corner of Lot 1 521 983;

thence in a general westerly direction along the southern boundary of Lot 1 521 983 and the most easterly southern boundary of Lot 1 521 067 to the intersection with the southeastern boundary of Lot 1 521 067 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the most westerly southern boundary of Lot 1 521 067;

thence in a general southwesterly direction along the southern boundary of Lot 1 521 067, the southern boundary of Lots 1 521 444 and 1 521 439 and the southeastern boundary of Lots 1 525 359 and 1 521 692 to the southeastern corner of Lot 1 521 689 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the southern boundary of Lot 3 372 225;

de là en direction générale sud-ouest, le long des limites est, sud et sud-est du lot 1 525 354 et des limites sud-est et de la limite ouest du lot 1 523 429 jusqu'au coin sud-est le plus à l'est du lot 1 525 357;

de là en direction générale ouest, le long de la limite sud-est, de la limite est la plus au sud, des limites sud et de la limite ouest du lot 1 525 357 jusqu'au coin sud-est du lot 1 523 125 situé sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'au coin nord-est du lot 1 521 267;

de là en direction générale sud-ouest, le long des premières limites est et sud, des deuxièmes limites est et sud et de la limite ouest du lot 1 521 267 jusqu'à l'intersection avec la limite sud la plus au sud du lot 1 523 276 située sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est du lot 1 523 161;

de là en direction générale nord-ouest, le long de la limite est, des limites sud et de la limite ouest du lot 1 523 161 jusqu'au coin sud-est du lot 1 523 027 situé sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'au coin nord-est du lot 1 525 356;

de là en direction générale nord-ouest, le long de la limite est, de la limite sud, des limites sud-ouest et de la limite ouest du lot 1 525 356 jusqu'au coin nord-ouest de ce lot situé sur la LHEO;

de là en direction générale nord-ouest, le long de la LHEO jusqu'au coin nord-est du lot 1 525 363;

de là en direction générale ouest, le long des limites est et sud du lot 1 525 363, de la limite sud du lot 1 525 494 et des limites sud, de la limite sud-ouest et des limites ouest du lot 1 522 920 jusqu'au coin sud-est du lot 1 522 918 situé sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'au coin sud-est du lot 1 521 983;

de là en direction générale ouest, le long de la limite sud du lot 1 521 983 et de la limite sud la plus à l'est du lot 1 521 067 jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est du lot 1 521 067 située sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite sud la plus à l'ouest du lot 1 521 067;

de là en direction générale sud-ouest, le long de cette limite sud du lot 1 521 067, de la limite sud des lots 1 521 444 et 1 521 439 et de la limite sud-est des lots 1 525 359 et 1 521 692 jusqu'au coin sud-est du lot 1 521 689 situé sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite sud du lot 3 372 225;

thence in a general westerly direction along the southern boundary of Lot 3 372 225, the southwestern and southern boundaries of Lot 3 416 327, the southern boundaries of Lot 3 416 326 and the most easterly southern and western boundaries of Lot 3 416 325 to the intersection with the most westerly southern boundary of Lot 3 416 325 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the northwestern corner of Lot 1 520 799;

thence in a general northwesterly direction along the most southerly southern and southwestern boundaries of Lot 1 520 863 to the intersection with the most northerly southwestern boundary of Lot 1 520 863 being on the OHWM;

thence in a general northwesterly direction along the OHWM to the northeastern corner of Lot 1 525 366;

thence in a general westerly direction along the southeastern boundary, the southwestern boundaries, a first, a second, a third, a fourth, a fifth, a sixth and a seventh southern boundary, the eastern boundary, an eighth southern boundary, a first western boundary, a ninth southern boundary and a second western boundary of Lot 1 525 366 to the intersection with the southeastern boundary of Lot 4 474 627 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the eastern boundary of Lot 1 522 925;

thence in a general northwesterly direction along the eastern boundary, the southern and southwestern boundaries and the northwestern boundary of Lot 1 522 925 to the southern corner of Lot 1 522 663 being on the OHWM;

thence in a general northwesterly direction along the OHWM to the intersection with the southeastern boundary of Lot 1 525 463;

thence in a general northwesterly direction along the southeastern and southwestern boundaries of Lot 1 525 463, the southwestern boundary of Lots 1 525 462, 1 525 367, 1 522 668 and the most easterly southwestern and northwestern boundaries of Lot 1 521 420 to the intersection with the most westerly southwestern boundary of Lot 1 521 420 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the eastern boundary of Lot 1 522 580;

thence in a general westerly direction along the eastern, southern and western boundaries of Lot 1 522 580 to the southeastern corner of Lot 1 522 577 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the most easterly southeastern boundary of Lot 1 522 533;

de là en direction générale ouest, le long de la limite sud du lot 3 372 225, des limites sud-ouest et sud du lot 3 416 327, des limites sud du lot 3 416 326 et des limites sud et ouest les plus à l'est du lot 3 416 325 jusqu'à l'intersection avec la limite sud la plus à l'ouest du lot 3 416 325 située sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'au coin nord-ouest du lot 1 520 799;

de là en direction générale nord-ouest, le long des limites sud et sud-ouest les plus au sud du lot 1 520 863 jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest la plus au nord de ce lot située sur la LHEO;

de là en direction générale nord-ouest, le long de la LHEO jusqu'au coin nord-est du lot 1 525 366;

de là en direction générale ouest, le long de la limite sud-est, des limites sud-ouest, des première, deuxième, troisième, quatrième, cinquième, sixième et septième limites sud, de la limite est, d'une huitième limite sud, d'une première limite ouest, d'une neuvième limite sud et d'une deuxième limite ouest du lot 1 525 366 jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est du lot 4 474 627 située sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est du lot 1 522 925;

de là en direction générale nord-ouest, le long de la limite est, des limites sud et sud-ouest et de la limite nord-ouest du lot 1 522 925 jusqu'au coin sud du lot 1 522 663 situé sur la LHEO;

de là en direction générale nord-ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est du lot 1 525 463;

de là en direction générale nord-ouest, le long des limites sud-est et sud-ouest du lot 1 525 463, de la limite sud-ouest des lots 1 525 462, 1 525 367, 1 522 668 et des limites sud-ouest et nord-ouest les plus à l'est du lot 1 521 420 jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest la plus à l'ouest du lot 1 521 420 située sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est du lot 1 522 580;

de là en direction générale ouest, le long des limites est, sud et ouest du lot 1 522 580 jusqu'au coin sud-est du lot 1 522 577 situé sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est la plus à l'est du lot 1 522 533;

de là en direction générale ouest, le long des limites sud-est, de la limite sud et de la limite ouest du lot 1 522 533 jusqu'au coin sud-est du lot 1 522 294 situé sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'au coin sud-ouest du lot 1 522 294;

thence in a general westerly direction along the south-eastern boundaries, the southern boundary and the western boundary of Lot 1 522 533 to the southeastern corner of Lot 1 522 294 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the southwestern corner of Lot 1 522 294;

thence in a general southwesterly direction along the most southerly eastern boundary and the southern boundary of Lot 1 520 996 to the intersection with the most northerly southeastern boundary of Lot 1 520 996 being on the OHWM;

thence in a general southwesterly direction along the OHWM to the intersection with the northeastern boundary of Lot 1 525 353;

thence in a general southwesterly direction along the northeastern boundary, the most southerly southeastern boundary and the southern boundary of Lot 1 525 353, the southern boundary of Lot 1 522 014, the eastern, southern, southwestern, western, south-western, southern, southeastern and eastern boundaries of Lot 3 784 959 to the southwestern corner of Lot 3 784 959 being on the OHWM;

thence in a general southwesterly direction along the OHWM to the northeastern corner of Lot 3 784 960;

thence in a general southwesterly direction along the southeastern and western boundaries of Lot 3 784 960 to the southeastern corner of Lot 2 922 447 being on the OHWM;

thence in a general southwesterly direction along the OHWM to the northeastern corner of Lot 2 806 830;

thence in a general northwesterly direction along the southeastern boundary and the southern boundaries of Lot 2 806 830, the southern, southwestern and western boundaries and the northern boundary of Lot 1 525 365 to the intersection with the western boundary of Lot 1 521 927 being on the OHWM;

thence in a general northerly direction along the OHWM to the intersection with the northwestern limit of the approach surface abutting the 06R end of the strip surface associated with runway 06R-24L, being a point having grid coordinates of N 5 033 426,717 and E 283 313,121;

thence southwesterly along the northwestern limit of the approach surface abutting the 06R end of the strip surface associated with runway 06R-24L, on an azimuth of 231°22'57" to the intersection with the southeastern limit of the approach surface abutting the 06L end of the strip surface associated with runway 06L-24R, being a point having grid coordinates of N 5 032 320,881 and E 281 928,734;

thence northeasterly along the southeastern limit of the approach surface abutting the 06L end of the strip surface associated with runway 06L-24R, on an

de là en direction générale sud-ouest, le long de la limite est la plus au sud et de la limite sud du lot 1 520 996 jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est la plus au nord de ce lot située sur la LHEO;

de là en direction générale sud-ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite nord-est du lot 1 525 353;

de là en direction générale sud-ouest, le long de la limite nord-est, de la limite sud-est la plus au sud et de la limite sud du lot 1 525 353, de la limite sud du lot 1 522 014, des limites est, sud, sud-ouest, ouest, sud-ouest, sud, sud-est et est du lot 3 784 959 jusqu'au coin sud-ouest du lot 3 784 959 situé sur la LHEO;

de là en direction générale sud-ouest, le long de la LHEO jusqu'au coin nord-est du lot 3 784 960;

de là en direction générale sud-ouest, le long des limites sud-est et ouest du lot 3 784 960 jusqu'au coin sud-est du lot 2 922 447 situé sur la LHEO;

de là en direction générale sud-ouest, le long de la LHEO jusqu'au coin nord-est du lot 2 806 830;

de là en direction générale nord-ouest, le long de la limite sud-est et des limites sud du lot 2 806 830, des limites sud, sud-ouest et ouest et de la limite nord du lot 1 525 365 jusqu'à l'intersection avec la limite ouest du lot 1 521 927 située sur la LHEO;

de là en direction générale nord, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite nord-ouest de la surface d'approche attenante à l'extrémité 06R de la surface de bande associée à la piste 06R-24L, étant un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 033 426,717 et E. 283 313,121;

de là en direction sud-ouest, le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche attenante à l'extrémité 06R de la surface de bande associée à la piste 06R-24L, suivant un azimuth de 231°22'57" jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est de la surface d'approche attenante à l'extrémité 06L de la surface de bande associée à la piste 06L-24R, étant un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 032 320,881 et E. 281 928,734;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est de la surface d'approche attenante à l'extrémité 06L de la surface de bande associée à la piste 06L-24R, suivant un azimuth de 34°17'51" jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est de la surface de transition située au sud-est de la surface d'approche attenante à l'extrémité 06L de la surface de bande associée à la piste 06L-24R, étant un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 033 566,951 et E. 282 778,667;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est de la surface de transition située au sud-est de la surface d'approche attenante à l'extrémité 06L de la surface de bande associée à la piste 06L-24R, suivant un

azimuth of 34°17'51" to the intersection with the south-eastern limit of the transitional surface located to the southeast of the approach surface abutting the 06L end of the strip surface associated with runway 06L-24R, being a point having grid coordinates of N 5 033 566.951 and E 282 778.667;

thence northeasterly along the southeastern limit of the transitional surface located to the southeast of the approach surface abutting the 06L end of the strip surface associated with runway 06L-24R, on an azimuth of 42°15'19", for a distance of 419.38 m to the intersection with a southwestern boundary of Lot 1 525 364, being a point having grid coordinates of N 5 033 877.329 et E 283 060.646;

thence in a general northwesterly direction along the southwestern boundaries, the western boundary and the northwestern boundary of Lot 1 525 364 to the northern corner of Lot 1 525 364 being on the OHWM;

thence in a general northwesterly direction along the OHWM to the intersection with the southeastern boundary of Lot 4 253 125;

thence in a general northwesterly direction along the southeastern boundary and the southwestern boundaries of Lot 4 253 125 to the intersection with the most westerly southwestern boundary of Lot 4 253 125 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the most southerly eastern boundary of Lot 4 253 127;

thence in a general westerly direction along the eastern boundary, the southern boundary, the southwestern boundaries and the western boundary of Lot 4 253 127 to the intersection with another southwestern boundary of Lot 4 253 127 being on the OHWM;

thence in a general northwesterly direction along the OHWM to the intersection with the eastern boundary of Lot 4 253 128;

thence in a general westerly direction along the eastern boundary, a first southern boundary, the southeastern boundary, a second and a third southern boundaries, the southwestern boundaries and the western boundary of Lot 4 253 128 to the southeastern corner of Lot 4 256 095 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the eastern boundary of Lot 4 253 129;

thence in a general westerly direction along the eastern, southern and western boundaries of Lot 4 253 129 to the northwestern corner of Lot 4 253 129 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the eastern boundary of Lot 4 253 133;

azimut de 42°15'19", sur une distance de 419,38 m jusqu'à l'intersection avec une limite sud-ouest du lot 1 525 364, étant un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 033 877,329 et E. 283 060,646;

de là en direction générale nord-ouest, le long des limites sud-ouest, de la limite ouest et de la limite nord-ouest du lot 1 525 364 jusqu'au coin nord de ce lot situé sur la LHEO;

de là en direction générale nord-ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est du lot 4 253 125;

de là en direction générale nord-ouest, le long de la limite sud-est et des limites sud-ouest du lot 4 253 125 jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest la plus à l'ouest de ce lot située sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est la plus au sud du lot 4 253 127;

de là en direction générale ouest, le long de la limite est, de la limite sud, des limites sud-ouest et de la limite ouest du lot 4 253 127 jusqu'à l'intersection avec une autre limite sud-ouest de ce lot située sur la LHEO;

de là en direction générale nord-ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est du lot 4 253 128;

de là en direction générale ouest, le long de la limite est, d'une première limite sud, de la limite sud-est, des deuxième et troisième limites sud, des limites sud-ouest et de la limite ouest du lot 4 253 128 jusqu'au coin sud-est du lot 4 256 095 situé sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est du lot 4 253 129;

de là en direction générale ouest, le long des limites est, sud et ouest du lot 4 253 129 jusqu'au coin nord-ouest de ce lot situé sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est du lot 4 253 133;

de là en direction générale ouest, le long des limites est, sud et ouest du lot 4 253 133 jusqu'au coin sud-est le plus à l'est du lot 4 253 134 situé sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est la plus au sud du lot 4 253 134;

de là en direction générale sud-ouest, le long de cette limite est, des limites sud, d'une première limite sud-est, de la limite nord-est, d'une deuxième limite sud-est et de la limite sud-ouest du lot 4 253 134 jusqu'à l'intersection avec une autre limite sud-est de ce lot située sur la LHEO;



thence in a general westerly direction along the eastern, southern and western boundaries of Lot 4 253 133 to the most easterly southeastern corner of Lot 4 253 134 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the most southerly eastern boundary of Lot 4 253 134;

thence in a general southwesterly direction along the eastern boundary, the southern boundaries, a first southeastern boundary, the northeastern boundary, a second southeastern boundary and the southwestern boundary of Lot 4 253 134 to the intersection with another southeastern boundary of Lot 4 253 134 being on the OHWM;

thence in a general southwesterly direction along the OHWM to the intersection with the production southerly of the western boundary of Lot 4 252 914;

thence northerly along the production of the western boundary of Lot 4 252 914 across Lot 4 253 134 and Lot 4 253 079 (Bord-du-Lac Drive) to the southwestern corner of Lot 4 252 914;

thence northerly along the western boundary of Lot 4 252 914 and its production northerly across Lot 4 253 163 (Highway 20) to the intersection with the most southerly southern boundary of Lot 4 252 487;

thence in a general westerly direction along the southern boundary of Lot 4 252 487 to the southwestern corner of Lot 4 252 487;

thence northerly along the western boundaries of Lot 4 252 487 to the northwestern corner of Lot 4 252 487;

thence northerly in a straight line across Lot 4 252 501 (Canadian Pacific Railway) to the most southerly southeastern corner of Lot 4 252 276;

thence northerly along the most southerly eastern boundary of Lot 4 252 276 to the most northerly northwestern corner of Lot 4 252 501;

thence northerly in a straight line across Lot 4 252 276 (Donegani Avenue) to the southeastern corner of Lot 4 251 325;

thence westerly along the southern boundary of Lot 4 251 325 to the southeastern corner of Lot 4 251 965 (Parkdale Avenue);

thence northerly along the eastern boundary of Lots 4 251 965, 4 251 968 and 4 251 969 (Parkdale Avenue) to the northwestern corner of Lot 4 251 265;

thence southwesterly in a straight line across Lot 4 251 969 (Parkdale Avenue) to the northeastern corner of Lot 4 255 124;

thence southwesterly along the northwestern boundary of Lot 4 255 124 to the northwestern corner of Lot 4 255 124;

de là en direction générale sud-ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le sud de la limite ouest du lot 4 252 914;

de là en direction nord, le long de ce prolongement, à travers le lot 4 253 134 et le lot 4 253 079 (promenade Bord-du-Lac) jusqu'au coin sud-ouest du lot 4 252 914;

de là en direction nord, le long de la limite ouest du lot 4 252 914 et de son prolongement vers le nord, à travers le lot 4 253 163 (autoroute 20) jusqu'à l'intersection avec la limite sud la plus au sud du lot 4 252 487;

de là en direction générale ouest, le long de cette limite sud du lot 4 252 487 jusqu'au coin sud-ouest de ce lot;

de là en direction nord, le long des limites ouest du lot 4 252 487 jusqu'au coin nord-ouest de ce lot;

de là en direction nord, en ligne droite, à travers le lot 4 252 501 (chemin de fer du Canadien Pacifique) jusqu'au coin sud-est le plus au sud du lot 4 252 276;

de là en direction nord, le long de la limite est la plus au sud du lot 4 252 276 jusqu'au coin nord-ouest le plus au nord du lot 4 252 501;

de là en direction nord, en ligne droite, à travers le lot 4 252 276 (avenue Donegani) jusqu'au coin sud-est du lot 4 251 325;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 4 251 325 jusqu'au coin sud-est du lot 4 251 965 (avenue Parkdale);

de là en direction nord, le long de la limite est des lots 4 251 965, 4 251 968 et 4 251 969 (avenue Parkdale) jusqu'au coin nord-ouest du lot 4 251 265;

de là en direction sud-ouest, en ligne droite, à travers le lot 4 251 969 (avenue Parkdale) jusqu'au coin nord-est du lot 4 255 124;

de là en direction sud-ouest, le long de la limite nord-ouest du lot 4 255 124 jusqu'au coin nord-ouest de ce lot;

de là en direction nord, en ligne droite, à travers le lot 4 255 146 jusqu'au coin sud-ouest du lot 4 255 135;

de là en direction nord, le long de la limite ouest du lot 4 255 135 jusqu'au coin sud-est du lot 4 255 082;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 4 255 082 jusqu'au coin sud-ouest de ce lot;

de là en direction nord, le long de la limite est des lots 4 251 973 et 4 251 974 (avenue de Windward Crescent), suivant un azimut de 344°35'30", sur une distance de 292,67 m jusqu'à un point;

de là en direction générale ouest, le long de la limite nord du lot 4 251 974 (avenue de Windward Crescent), sur une distance de 53,07 m, mesurée le long d'une courbe ayant un rayon de 27,74 m, jusqu'à un point;

thence northerly in a straight line across Lot 4 255 146 to the southwestern corner of Lot 4 255 135;

thence northerly along the western boundary of Lot 4 255 135 to the southeastern corner of Lot 4 255 082;

thence westerly along the southern boundary of Lot 4 255 082 to the southwestern corner of Lot 4 255 082;

thence northerly along the eastern boundary of Lots 4 251 973 and 4 251 974 (Windward Crescent Avenue), on an azimuth of 344°35'30", for a distance of 292.67 m to a point;

thence in a general westerly direction along the northern boundary of Lot 4 251 974 (Windward Crescent Avenue), for a distance of 53.07 m, measured following a curve having a radius of 27.74 m, to a point;

thence southwesterly along the northwestern boundary of Lot 4 251 974 (Windward Crescent Avenue), on an azimuth of 234°42'54", for a distance of 57.18 m to the southern corner of Lot 4 251 737;

thence northwesterly along the southwestern boundary of Lot 4 251 737, on an azimuth of 324°42'54", for a distance of 30.93 m to the western corner of Lot 4 251 737;

thence southwesterly along the southeastern boundary of Lots 2 530 804 and 2 530 803, on an azimuth of 234°34'00", for a distance of 50.52 m to the southern corner of Lot 2 530 803;

thence northerly following a line having an azimuth of 344°25'29", for a distance of 73.24 m to the southern corner of Lot 2 528 760;

thence southwesterly along the northwestern boundary of Lots 2 526 903 and 2 526 902 (Saint-Louis Avenue), on an azimuth of 234°33'58", for a distance of 325.28 m to the southern corner of Lot 2 528 726;

thence northwesterly along the northeastern boundary of Lot 2 526 859 (Hornell Avenue) and its production northwesterly, on an azimuth of 324°38'00", for a distance of 232.84 m to the intersection with the most southerly southeastern boundary of Lot 2 528 709;

thence southwesterly along the northwestern boundary of Lots 2 526 954 and 2 526 904 (Dieppe Avenue), on an azimuth of 234°35'58", for a distance of 684.52 m to the western corner of Lot 2 526 904 (Dieppe Avenue);

thence northwesterly following a line having an azimuth of 324°46'19", for a distance of 2 236.81 m to the intersection with the northwestern boundary of Lot 2 526 690 (Saint-Jean Boulevard);

thence northeasterly along the northwestern boundary of Lot 2 526 690 (Saint-Jean Boulevard), on an azimuth of 52°20'19", for a distance of 17.18 m to the southern corner of Lot 1 459 445;

de là en direction sud-ouest, le long de la limite nord-ouest du lot 4 251 974 (avenue de Windward Crescent), suivant un azimuth de 234°42'54", sur une distance de 57,18 m jusqu'au coin sud du lot 4 251 737;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest du lot 4 251 737, suivant un azimuth de 324°42'54", sur une distance de 30,93 m jusqu'au coin ouest de ce lot;

de là en direction sud-ouest, le long de la limite sud-est des lots 2 530 804 et 2 530 803, suivant un azimuth de 234°34'00", sur une distance de 50,52 m jusqu'au coin sud du lot 2 530 803;

de là en direction nord, suivant une ligne ayant un azimuth de 344°25'29", sur une distance de 73,24 m jusqu'au coin sud du lot 2 528 760;

de là en direction sud-ouest, le long de la limite nord-ouest des lots 2 526 903 et 2 526 902 (avenue Saint-Louis), suivant un azimuth de 234°33'58", sur une distance de 325,28 m jusqu'au coin sud du lot 2 528 726;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite nord-est du lot 2 526 859 (avenue Hornell) et de son prolongement vers le nord-ouest, suivant un azimuth de 324°38'00", sur une distance de 232,84 m jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est la plus au sud du lot 2 528 709;

de là en direction sud-ouest, le long de la limite nord-ouest des lots 2 526 954 et 2 526 904 (avenue de Dieppe), suivant un azimuth de 234°35'58", sur une distance de 684,52 m jusqu'au coin ouest du lot 2 526 904 (avenue de Dieppe);

de là en direction nord-ouest, suivant une ligne ayant un azimuth de 324°46'19", sur une distance de 2 236,81 m jusqu'à l'intersection avec la limite nord-ouest du lot 2 526 690 (boulevard Saint-Jean);

de là en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest du lot 2 526 690 (boulevard Saint-Jean), suivant un azimuth de 52°20'19", sur une distance de 17,18 m jusqu'au coin sud du lot 1 459 445;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est du lot 1 459 445 jusqu'au coin ouest du lot 2 528 011;

de là en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest des lots 2 528 011, 2 528 994 et 2 528 995, des limites nord-ouest du lot 2 528 996, de la limite nord-ouest du lot 2 528 998, des limites nord-ouest du lot 2 528 999, de la limite nord-ouest du lot 2 529 000, des limites nord-ouest du lot 2 529 001 et de la limite nord-ouest des lots 2 529 002 à 2 529 007 et 2 529 009 à 2 529 015 jusqu'au coin nord du lot 2 529 015;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest du lot 1 763 091 (rue Tecumseh) jusqu'au coin ouest de ce lot;

de là en direction nord-ouest, ouest et à nouveau nord-ouest, le long des limites sud-ouest, sud et à nouveau

thence northeasterly along the southeastern boundary of Lot 1 459 445 to the western corner of Lot 2 528 011;

thence northeasterly along the northwestern boundary of Lots 2 528 011, 2 528 994 and 2 528 995, the northwestern boundaries of Lot 2 528 996, the northwestern boundary of Lot 2 528 998, the northwestern boundaries of Lot 2 528 999, the northwestern boundary of Lot 2 529 000, the northwestern boundaries of Lot 2 529 001 and the northwestern boundary of Lots 2 529 002 to 2 529 007 and 2 529 009 to 2 529 015 to the northern corner of Lot 2 529 015;

thence northwesterly along the southwestern boundary of Lot 1 763 091 (Tecumseh Street) to the western corner of Lot 1 763 091 (Tecumseh Street);

thence northwesterly, westerly and again northwesterly along the southwestern, southern and again southwestern boundaries of Lot 1 763 363 (Tecumseh Street) to the intersection with the production southwesterly of the southeastern boundary of Lot 1 763 365;

thence northeasterly along the production of the southeastern boundary of Lot 1 763 365, on an azimuth of  $56^{\circ}35'37''$ , for a distance of 12.09 m to the southern corner of Lot 1 763 365;

thence northeasterly along the southeastern boundary of Lot 1 763 365 to the eastern corner of Lot 1 763 365;

thence northeasterly in a straight line across Lot 1 763 258 (Thornhill Street), on an azimuth of  $56^{\circ}35'37''$ , for a distance of 15.24 m to the southern corner of Lot 1 763 357;

thence northeasterly along the southeastern boundary of Lot 1 763 357, the most easterly southeastern boundary of Lot 1 763 215 (De Salaberry Boulevard), the most southerly southeastern boundary of Lot 1 763 327 (Montevista Street) and the southeastern boundary of Lot 1 763 359 to the southeastern corner of Lot 1 763 359;

thence northeasterly in a straight line across Lot 1 763 356 (Lake Street), on an azimuth of  $56^{\circ}35'38''$ , for a distance of 31.35 m to the southwestern corner of Lot 1 763 360;

thence northeasterly along the southeastern boundary of Lots 1 763 360, 4 795 138 and 4 818 249 to the eastern corner of Lot 4 818 249;

thence northeasterly in a straight line across Lots 1 763 114 and 2 260 621 (Des Sources Boulevard), on an azimuth of  $54^{\circ}56'51''$ , for a distance of 33.53 m to the southern corner of Lot 2 260 693;

thence northeasterly along the southeastern boundary of Lots 2 260 693 and 2 260 694 to the eastern corner of Lot 2 260 694;

thence northeasterly in a straight line across Lot 2 260 654 (Davignon Road), on an azimuth of

sud-ouest du lot 1 763 363 (rue Tecumseh) jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le sud-ouest de la limite sud-est du lot 1 763 365;

de là en direction nord-est, le long de ce prolongement, suivant un azimuth de  $56^{\circ}35'37''$ , sur une distance de 12,09 m jusqu'au coin sud du lot 1 763 365;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est du lot 1 763 365 jusqu'au coin est de ce lot;

de là en direction nord-est, en ligne droite, à travers le lot 1 763 258 (rue Thornhill), suivant un azimuth de  $56^{\circ}35'37''$ , sur une distance de 15,24 m jusqu'au coin sud du lot 1 763 357;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est du lot 1 763 357, de la limite sud-est la plus à l'est du lot 1 763 215 (boulevard de Salaberry), de la limite sud-est la plus au sud du lot 1 763 327 (rue Montevista) et de la limite sud-est du lot 1 763 359 jusqu'au coin sud-est du lot 1 763 359;

de là en direction nord-est, en ligne droite, à travers le lot 1 763 356 (rue Lake), suivant un azimuth de  $56^{\circ}35'38''$ , sur une distance de 31,35 m jusqu'au coin sud-ouest du lot 1 763 360;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est des lots 1 763 360, 4 795 138 et 4 818 249 jusqu'au coin est du lot 4 818 249;

de là en direction nord-est, en ligne droite, à travers les lots 1 763 114 et 2 260 621 (boulevard des Sources), suivant un azimuth de  $54^{\circ}56'51''$ , sur une distance de 33,53 m jusqu'au coin sud du lot 2 260 693;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est des lots 2 260 693 et 2 260 694 jusqu'au coin est du lot 2 260 694;

de là en direction nord-est, en ligne droite, à travers le lot 2 260 654 (chemin Davignon), suivant un azimuth de  $55^{\circ}49'23''$ , sur une distance de 20,12 m jusqu'au coin sud du lot 2 260 830;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est des lots 2 260 830, 2 260 829, 2 262 042, 2 260 554 (chemin Spring Garden) et 2 260 896 et des limites sud-est du lot 2 260 900 jusqu'au coin est du lot 2 260 900;

de là en direction nord-est, en ligne droite, à travers le lot 2 260 587 (boulevard Sunnybrooke), suivant un azimuth de  $59^{\circ}34'55''$ , sur une distance de 24,52 m jusqu'au coin ouest du lot 2 263 018;

de là en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest des lots 2 263 018 et 2 263 017 jusqu'au coin nord du lot 2 263 017;

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est du lot 2 263 017, des limites nord-est du lot 2 263 016, de la limite nord-est des lots 2 263 015 et 2 263 014 et de la limite nord-est la plus au nord du lot 2 263 013 jusqu'au coin ouest le plus au sud du lot 2 490 333;

55°49'23", for a distance of 20.12 m to the southern corner of Lot 2 260 830;

thence northeasterly along the southeastern boundary of Lots 2 260 830, 2 260 829, 2 262 042, 2 260 554 (Spring Garden Road) and 2 260 896 and the southeastern boundaries of Lot 2 260 900 to the eastern corner of Lot 2 260 900;

thence northeasterly in a straight line across Lot 2 260 587 (Sunnybrooke Boulevard), on an azimuth of 59°34'55", for a distance of 24.52 m to the western corner of Lot 2 263 018;

thence northeasterly along the northwestern boundary of Lots 2 263 018 and 2 263 017 to the northern corner of Lot 2 263 017;

thence southeasterly along the northeastern boundary of Lot 2 263 017, the northeastern boundaries of Lot 2 263 016, the northeastern boundary of Lots 2 263 015 and 2 263 014 and the most northerly northeastern boundary of Lot 2 263 013 to the most southerly western corner of Lot 2 490 333;

thence northeasterly, northwesterly and again northeasterly, northwesterly and northeasterly, along a first and a second northwestern boundary, a first southwestern boundary, a third northwestern boundary, a second southwestern boundary and a fourth northwestern boundary of Lot 2 490 333 to the eastern corner of Lot 1 899 378;

thence westerly and northeasterly along the most westerly southern boundary and northwestern boundary of Lot 1 163 747 and the northwestern boundary of Lot 1 336 695 to the northern corner of Lot 1 336 695;

thence northeasterly along the most northerly northwestern boundary of Lot 1 163 747 and the northwestern boundary of Lot 1 163 737 to the northern corner of Lot 1 163 737;

thence southeasterly along the northeastern boundary of Lots 1 163 737 and 1 163 747 to the southeastern corner of Lot 1 163 747;

thence southeasterly, northeasterly and again southeasterly, northeasterly and southeasterly along a first northeastern boundary, a first northwestern boundary, a second northeastern boundary, a second northwestern boundary and a third northeastern boundary of Lot 2 490 333 to the most easterly eastern corner of Lot 2 490 333;

thence northeasterly, southeasterly and again northeasterly along a first northwestern boundary, a northeastern boundary and a second northwestern boundary of Lot 2 361 654 and the northwestern boundary of Lots 1 163 712, 1 163 719 and 1 163 711 to the northern corner of Lot 1 163 711;

thence southeasterly along the northeastern boundary of Lot 1 163 711 to the western corner of Lot 2 646 454;

de là en direction nord-est, nord-ouest et à nouveau nord-est, nord-ouest et nord-est, le long d'une première et d'une deuxième limite nord-ouest, d'une première limite sud-ouest, d'une troisième limite nord-ouest, d'une deuxième limite sud-ouest et d'une quatrième limite nord-ouest du lot 2 490 333 jusqu'au coin est du lot 1 899 378;

de là en direction ouest et nord-est, le long de la limite sud et de la limite nord-ouest les plus à l'ouest du lot 1 163 747 et de la limite nord-ouest du lot 1 336 695 jusqu'au coin nord du lot 1 336 695;

de là en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest la plus au nord du lot 1 163 747 et de la limite nord-ouest du lot 1 163 737 jusqu'au coin nord du lot 1 163 737;

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est des lots 1 163 737 et 1 163 747 jusqu'au coin sud-est du lot 1 163 747;

de là en direction sud-est, nord-est et à nouveau sud-est, nord-est et sud-est, le long d'une première limite nord-est, d'une première limite nord-ouest, d'une deuxième limite nord-est, d'une deuxième limite nord-ouest et d'une troisième limite nord-est du lot 2 490 333 jusqu'au coin est le plus à l'est de ce lot;

de là en direction nord-est, sud-est et à nouveau nord-est, le long d'une première limite nord-ouest, d'une limite nord-est et d'une deuxième limite nord-ouest du lot 2 361 654 et de la limite nord-ouest des lots 1 163 712, 1 163 719 et 1 163 711 jusqu'au coin nord du lot 1 163 711;

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est du lot 1 163 711 jusqu'au coin ouest du lot 2 646 454;

de là en direction est et nord-est, le long de la limite nord et de la limite nord-ouest du lot 2 646 454 et de la limite nord-ouest des lots 1 163 686 (boulevard Pitfield), 1 163 689 (autoroute Chomedey), 1 163 684 (boulevard Pitfield) et 1 163 675 jusqu'au coin nord-ouest du lot 1 163 675;

de là en direction est, suivant une ligne ayant un azimuth de 71°33'23", sur une distance de 134,46 m jusqu'à un point;

de là en direction sud-est, suivant une ligne ayant un azimuth de 132°38'21", sur une distance de 20,82 m jusqu'à l'intersection avec la limite nord-ouest la plus au nord du lot 4 136 200;

de là en direction nord-est, le long de cette limite nord-ouest du lot 4 136 200 et de la limite nord-ouest la plus au nord du lot 5 596 752 jusqu'au coin nord du lot 5 596 752, étant le point de départ.

thence easterly and northeasterly along the northern boundary and the northwestern boundary of Lot 2 646 454 and the northwestern boundary of Lots 1 163 686 (Pitfield Boulevard), 1 163 689 (Chomedey Highway), 1 163 684 (Pitfield Boulevard) and 1 163 675 to the northwestern corner of Lot 1 163 675;

thence easterly following a line having an azimuth of 71°33'23", for a distance of 134.46 m to a point;

thence southeasterly following a line having an azimuth of 132°38'21", for a distance of 20.82 m to the intersection with the most northerly northwestern boundary of Lot 4 136 200;

thence northeasterly along the northwestern boundary of Lot 4 136 200 and the most northerly northwestern boundary of Lot 5 596 752 to the northern corner of Lot 596 752, being the point of commencement.

**(2)** Despite the description of the outer surface in subsection (1), for the purposes of the following lands situated in the City of Pointe-Claire, the outer surface means an imaginary surface situated at a constant elevation of 49.18 m above the airport reference point:

**(a)** Lot 2 527 365 of the Cadastre of Quebec, Registration Division of Montréal;

**(b)** the two parts of Lot 2 526 690 (Saint-Jean Boulevard), of the Cadastre of Quebec, Registration Division of Montréal, in respect of which these Regulations apply;

**(c)** the part of Lot 2 526 693 (Brunswick Boulevard), of the Cadastre of Quebec, Registration Division of Montréal, in respect of which these Regulations apply; and

**(d)** the part of Lot 2 527 362, of the Cadastre of Quebec, Registration Division of Montréal, in respect of which these Regulations apply.

## PART 4

### Strip Surfaces

The elevation of a strip surface at any point is equal to the elevation of the nearest point on the centreline of that strip surface. The elevation of the strip surface centreline between the strip surface end and the closest strip surface threshold is equal to the elevation of the strip surface end. The elevation of the strip surface centreline between the strip surface thresholds is calculated using a constant ratio between the elevations of the strip surface thresholds.

The strip surfaces, as shown on the zoning plan, are imaginary rectangular surfaces described as follows:

**(a)** the strip surface associated with runway 06R-24L is 300 m in total width, being 150 m on either side of the centreline of the runway. The strip surface commences

**(2)** Malgré la description de la surface extérieure au paragraphe (1), pour les biens-fonds ci-après situés dans la ville de Pointe-Claire, la surface extérieure désigne une surface imaginaire située à une altitude constante de 49,18 m au-dessus du point de référence de l'aéroport :

**a)** le lot 2 527 365 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal;

**b)** les 2 portions du lot 2 526 690 (boulevard Saint-Jean) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal, auxquelles s'applique le présent règlement;

**c)** la portion du lot 2 526 693 (boulevard Brunswick) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal, à laquelle s'applique le présent règlement;

**d)** la portion du lot 2 527 362 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal, à laquelle s'applique le présent règlement.

## PARTIE 4

### Surfaces de bande

L'altitude en tout point d'une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande. L'altitude de l'axe de la surface de bande entre l'extrémité de la surface de bande et le seuil de la surface de bande le plus proche est égale à l'altitude de l'extrémité de la surface de bande. L'altitude de l'axe de la surface de bande entre les seuils de surface de bande est calculée d'après un rapport constant entre les altitudes des seuils de la surface de bande.

Les surfaces de bande, figurant sur le plan de zonage, sont des surfaces rectangulaires imaginaires qui sont délimitées de la façon suivante :

**a)** la surface de bande associée à la piste 06R-24L est d'une largeur totale de 300 m, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste. Elle commence à 60 m au sud-ouest

60 m to the southwest of threshold 06R and ends 60 m to the northeast of threshold 24L, having a total length of 3 047,66 m. The 06R end of the strip surface has an assigned elevation of 29,91 m and the 24L end of the strip surface has an assigned elevation of 36,09 m. The azimuth of the centreline of runway 06R-24L is 42°51'06". Threshold 06R has grid coordinates of N 5 035 331,436 and E 285 921,018 and threshold 24L has grid coordinates of N 5 037 477,546 and E 287 911,936;

**(b)** the strip surface associated with runway 06L-24R is 300 m in total width, being 150 m on either side of the centreline of the runway. The strip surface commences 60 m to the southwest of threshold 06L and ends 60 m to the northeast of threshold 24R, having a total length of 3 474,19 m. The 06L end of the strip surface has an assigned elevation of 29,44 m and the 24R end of the strip surface has an assigned elevation of 32,45 m. The azimuth of the centreline of runway 06L-24R is 42°49'42". Threshold 06L has grid coordinates of N 5 035 716,754 and E 284 076,255 and threshold 24R has grid coordinates of N 5 038 176,455 and E 286 356,220; and

**(c)** the strip surface associated with runway 10-28 is 300 m in total width, being 150 m on either side of the centreline of the runway. The strip surface commences 60 m to the west of threshold 10 and ends 60 m to the east of threshold 28, having a total length of 2 254,35 m. The 10 end of the strip surface has an assigned elevation of 29,28 m and the 28 end of the strip surface has an assigned elevation of 30,29 m. The azimuth of the centreline of runway 10-28 is 87°48'23". Threshold 10 has grid coordinates of N 5 035 895,648 and E 284 009,608 and threshold 28 has grid coordinates of N 5 035 977,331 and E 286 142,184.

## PART 5

### Transitional Surfaces

Each transitional surface, as shown on the zoning plan, is an imaginary inclined surface ascending at a ratio of 1 m measured vertically to 7 m measured horizontally at right angles to the centreline and projected centreline of the strip surface, and extending upward and outward from the lateral limits of the strip surface and its approach surfaces to the intersection with the outer surface.

The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting a strip surface is equal to the elevation of the nearest point on the centreline of the abutting strip surface. The elevation of a point on the lower edge of a transitional surface abutting an approach surface is equal to the elevation of the nearest point on the centreline of the abutting approach surface.

du seuil 06R et se termine à 60 m au nord-est du seuil 24L, sa longueur totale étant de 3 047,66 m. L'altitude assignée de l'extrémité 06R de la surface de bande est de 29,91 m et celle de l'extrémité 24L de la surface de bande est de 36,09 m. L'azimut de l'axe de la piste 06R-24L est de 42°51'06". Les coordonnées de quadrillage du seuil 06R sont N. 5 035 331,436 et E. 285 921,018 et celles du seuil 24L sont N. 5 037 477,546 et E. 287 911,936;

**b)** la surface de bande associée à la piste 06L-24R est d'une largeur totale de 300 m, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste. Elle commence à 60 m au sud-ouest du seuil 06L et se termine à 60 m au nord-est du seuil 24R, sa longueur totale étant de 3 474,19 m. L'altitude assignée de l'extrémité 06L de la surface de bande est de 29,44 m et celle de l'extrémité 24R de la surface de bande est de 32,45 m. L'azimut de l'axe de la piste 06L-24R est de 42°49'42". Les coordonnées de quadrillage du seuil 06L sont N. 5 035 716,754 et E. 284 076,255 et celles du seuil 24R sont N. 5 038 176,455 et E. 286 356,220;

**c)** la surface de bande associée à la piste 10-28 est d'une largeur totale de 300 m, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste. Elle commence à 60 m à l'ouest du seuil 10 et se termine à 60 m à l'est du seuil 28, sa longueur totale étant de 2 254,35 m. L'altitude assignée de l'extrémité 10 de la surface de bande est de 29,28 m et celle de l'extrémité 28 de la surface de bande est de 30,29 m. L'azimut de l'axe de la piste 10-28 est de 87°48'23". Les coordonnées de quadrillage du seuil 10 sont N. 5 035 895,648 et E. 284 009,608 et celles du seuil 28 sont N. 5 035 977,331 et E. 286 142,184.

## PARTIE 5

### Surfaces de transition

Chacune des surfaces de transition, figurant sur le plan de zonage, est une surface inclinée imaginaire qui s'élève à raison de 1 m dans le sens vertical et de 7 m dans le sens horizontal. Elles sont perpendiculaires à l'axe et au prolongement de l'axe de la surface de bande et s'élèvent vers l'extérieur à partir des limites latérales de la surface de bande et de ses surfaces d'approche jusqu'à l'intersection avec la surface extérieure.

L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface de bande est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface de bande attenante. L'altitude d'un point à l'extrémité inférieure d'une surface de transition attenante à une surface d'approche est égale à l'altitude du point le plus proche sur l'axe de la surface d'approche attenante.

**PART 6****Limit of Area Containing the Lands in Respect of Which These Regulations Apply**

The limit of the area containing the lands in respect of which these Regulations apply, as shown on the zoning plan, in the Cities of Côte-Saint-Luc, Dollard-Des-Ormeaux, Dorval, Kirkland, Montréal (Boroughs of Ahuntsic-Cartierville, Lachine and Saint-Laurent), Montréal-Ouest, Mount-Royal and Pointe-Claire, as well as in the bed of Lake Saint-Louis, is described as follows:

commencing at the northern corner of Lot 5 596 752 of the Cadastre of Quebec, Registration Division of Montréal, in the City of Montréal (Borough of Saint-Laurent), being the most easterly eastern corner of the limits of the Borough of Pierrefonds-Roxboro of the City of Montréal;

thence southeasterly along the northeastern boundary of Lots 5 596 752, 1 163 670 (Henri-Bourassa Boulevard), 1 163 632 and 1 163 620 (Brabant-Marineau Street) and 1 165 587 (Bois-Franc Road) to the southern corner of Lot 1 902 674 (Bois-Franc Road);

thence in a general northeasterly direction along the southeastern, southern and southeastern boundaries of Lot 1 902 674 (Bois-Franc Road) and the southeastern boundaries of Lots 1 902 673 and 1 902 672 (Bois-Franc Road) to the eastern corner of Lot 1 902 672 (Bois-Franc Road);

thence northeasterly along a first southeastern boundary of Lot 2 507 990 (Bois-Franc Road), on an azimuth of 52°20'41", for a distance of 89.68 m to a point;

thence northeasterly along a second southeastern boundary of Lot 2 507 990, on an azimuth of 56°34'15", for a distance of 40.19 m to a point;

thence northeasterly along a third southeastern boundary of Lot 2 507 990, on an azimuth of 56°34'45", for a distance of 36.30 m to a point;

thence easterly following a line having an azimuth of 88°02'43", for a distance of 447.66 m to a point;

thence southeasterly following a line having an azimuth of 131°55'54", for a distance of 333.78 m to the intersection with the northwestern limit of the approach surface abutting the 24R end of the strip surface associated with runway 06L-24R, being a point having grid coordinates of N 5 040 563.647 and E 287 815.729;

thence northeasterly along the northwestern limit of the approach surface abutting the 24R end of the strip surface associated with runway 06L-24R, on an azimuth of 34°17'51" to the northern corner of the approach surface, having grid coordinates of N 5 043 334.112 and E 289 705.437;

**PARTIE 6****Limite du secteur où se trouvent les biens-fonds visés par le présent règlement**

La limite du secteur où se trouvent les biens-fonds visés par le présent règlement, figurant sur le plan de zonage, est située dans les villes de Côte-Saint-Luc, de Dollard-Des-Ormeaux, de Dorval, de Kirkland, de Montréal (arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville, de Lachine et de Saint-Laurent), de Montréal-Ouest, de Mont-Royal et de Pointe-Claire, ainsi que dans le lit du lac Saint-Louis, et est précisée de la façon suivante :

Commençant au coin nord du lot 5 596 752 du cadastre du Québec, circonscription foncière de Montréal, dans la ville de Montréal (arrondissement de Saint-Laurent) et correspondant au coin est, sis le plus à l'est, des limites de l'arrondissement de Pierrefonds-Roxboro de la ville de Montréal;

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est des lots 5 596 752, 1 163 670 (boulevard Henri-Bourassa), 1 163 632 et 1 163 620 (rue Brabant-Marineau) et 1 165 587 (chemin du Bois-Franc) jusqu'au coin sud du lot 1 902 674 (chemin du Bois-Franc);

de là en direction générale nord-est, le long des limites sud-est, sud et sud-est du lot 1 902 674 (chemin du Bois-Franc) et des limites sud-est des lots 1 902 673 et 1 902 672 (chemin du Bois-Franc) jusqu'au coin est du lot 1 902 672 (chemin du Bois-Franc);

de là en direction nord-est, le long d'une première limite sud-est du lot 2 507 990 (chemin du Bois-Franc), suivant un azimut de 52°20'41", sur une distance de 89,68 m jusqu'à un point;

de là en direction nord-est, le long d'une deuxième limite sud-est du lot 2 507 990, suivant un azimut de 56°34'15", sur une distance de 40,19 m jusqu'à un point;

de là en direction nord-est, le long d'une troisième limite sud-est du lot 2 507 990, suivant un azimut de 56°34'45", sur une distance de 36,30 m jusqu'à un point;

de là en direction est, suivant une ligne ayant un azimut de 88°02'43", sur une distance de 447,66 m jusqu'à un point;

de là en direction sud-est, suivant une ligne ayant un azimut de 131°55'54", sur une distance de 333,78 m jusqu'à l'intersection avec la limite nord-ouest de la surface d'approche attenante à l'extrémité 24R de la surface de bande associée à la piste 06L-24R, étant un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 040 563,647 et E. 287 815,729;

de là en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche attenante à l'extrémité 24R de la surface de bande associée à la

thence southeasterly along the northeastern limit of the approach surface abutting the 24R end of the strip surface associated with runway 06L-24R, on an azimuth of 132°49'42" to the intersection with the northwestern limit of the approach surface abutting the 24L end of the strip surface associated with runway 06R-24L, being a point having grid coordinates of N 5 042 178.356 and E 290 952.305;

thence northeasterly along the northwestern limit of the approach surface abutting the 24L end of the strip surface associated with runway 06R-24L, on an azimuth of 34°19'15" to the northern corner of the approach surface, having grid coordinates of N 5 042 633.837 and E 291 263.257;

thence southeasterly along the northeastern limit of the approach surface abutting the 24L end of the strip surface associated with runway 06R-24L, on an azimuth of 132°51'06" to the eastern corner of the approach surface, having grid coordinates of N 5 041 205.761 and E 292 802.651;

thence southwesterly along the southeastern limit of the approach surface abutting the 24L end of the strip surface associated with runway 06R-24L, on an azimuth of 231°22'57", for a distance of 3 924.79 m to a point having grid coordinates of N 5 038 756.462 and E 289 736.396;

thence southeasterly following a line having an azimuth of 132°51'06", for a distance of 7.43 m to a point;

thence southwesterly following a line parallel to the centreline of runway 06R-24L and located at 475.18 m to the southeast of the centreline, on an azimuth of 222°51'06", for a distance of 132.05 m to the intersection with the northeastern boundary of Lot 1 238 560;

thence southeasterly along the northeastern boundary of Lots 1 238 560 and 1 238 552 to the eastern corner of Lot 1 238 552;

thence southwesterly following a line having an azimuth of 223°22'43", for a distance of 1 369.27 m to the northern corner of Lot 1 238 720 (Côte-de-Liesse Road);

thence southeasterly along the northeastern boundary of Lots 1 238 720 (Côte-de-Liesse Road), 1 703 795 (Côte-de-Liesse Highway), 1 706 348 (Montée de Liesse) and 1 706 300 to the eastern corner of Lot 1 706 300;

thence southeasterly along the northeastern boundary of Lot 1 706 349 (Montée de Liesse), on an azimuth of 133°46'56", for a distance of 117.13 m to a point;

thence southerly following a line having an azimuth of 177°48'23", for a distance of 448.47 m to the intersection with the northern limit of the approach surface abutting the 28 end of the strip surface associated with runway 10-28, being a point having grid coordinates of N 5 036 708.721 et E 289 254.718;

piste 06L-24R, suivant un azimut de 34°17'51" jusqu'au coin nord de cette surface d'approche, dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 043 334,112 et E. 289 705,437;

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est de la surface d'approche attenante à l'extrémité 24R de la surface de bande associée à la piste 06L-24R, suivant un azimut de 132°49'42" jusqu'à l'intersection avec la limite nord-ouest de la surface d'approche attenante à l'extrémité 24L de la surface de bande associée à la piste 06R-24L, étant un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 042 178,356 et E. 290 952,305;

de là en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche attenante à l'extrémité 24L de la surface de bande associée à la piste 06R-24L, suivant un azimut de 34°19'15" jusqu'au coin nord de cette surface d'approche, dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 042 633,837 et E. 291 263,257;

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est de la surface d'approche attenante à l'extrémité 24L de la surface de bande associée à la piste 06R-24L, suivant un azimut de 132°51'06" jusqu'au coin est de cette surface d'approche, dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 041 205,761 et E. 292 802,651;

de là en direction sud-ouest, le long de la limite sud-est de la surface d'approche attenante à l'extrémité 24L de la surface de bande associée à la piste 06R-24L, suivant un azimut de 231°22'57", sur une distance de 3 924,79 m jusqu'à un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 038 756,462 et E. 289 736,396;

de là en direction sud-est, suivant une ligne ayant un azimut de 132°51'06", sur une distance de 7,43 m jusqu'à un point;

de là en direction sud-ouest, le long d'une ligne parallèle à l'axe de la piste 06R-24L et située à 475,18 m au sud-est de cet axe, suivant un azimut de 222°51'06", sur une distance de 132,05 m jusqu'à l'intersection avec la limite nord-est du lot 1 238 560;

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est des lots 1 238 560 et 1 238 552 jusqu'au coin est du lot 1 238 552;

de là en direction sud-ouest, suivant une ligne ayant un azimut de 223°22'43", sur une distance de 1 369,27 m jusqu'au coin nord du lot 1 238 720 (chemin de la Côte-de-Liesse);

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est des lots 1 238 720 (chemin de la Côte-de-Liesse), 1 703 795 (autoroute de la Côte-de-Liesse), 1 706 348 (montée de Liesse) et 1 706 300 jusqu'au coin est du lot 1 706 300;

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est du lot 1 706 349 (montée de Liesse), suivant un azimut de 133°46'56", sur une distance de 117,13 m jusqu'à un point;



thence easterly along the northern limit of the approach surface abutting the 28 end of the strip surface associated with runway 10-28, on an azimuth of  $79^{\circ}16'33''$  to the northeastern corner of the approach surface, having grid coordinates of N 5 037 258.379 and E 292 156.966;

thence southerly along the eastern limit of the approach surface abutting the 28 end of the strip surface associated with runway 10-28, on an azimuth of  $177^{\circ}48'23''$  to the southeastern corner of the approach surface, having grid coordinates of N 5 035 160.124 and E 292 237.334;

thence westerly along the southern limit of the approach surface abutting the 28 end of the strip surface associated with runway 10-28, on an azimuth of  $276^{\circ}20'14''$ , for a distance of 2 808.46 m to a point having grid coordinates of N 5 035 470.093 and E 289 446.308;

thence southeasterly following a line having an azimuth of  $133^{\circ}38'51''$ , for a distance of 15.46 m to a point;

thence westerly following a line having an azimuth of  $272^{\circ}26'01''$ , for a distance of 95.60 m to a point;

thence southerly following a line having an azimuth of  $174^{\circ}06'16''$ , for a distance of 468.10 m to a point;

thence westerly following a line having an azimuth of  $265^{\circ}47'11''$ , for a distance of 77.49 m to a point;

thence southerly following a line having an azimuth of  $172^{\circ}33'20''$ , for a distance of 642.98 m to the intersection with the most southerly southern boundary of Lot 1 706 276;

thence westerly along the southern boundary of Lot 1 706 276, on an azimuth of  $257^{\circ}15'55''$ , for a distance of 15.21 m to a point;

thence in a general westerly direction along the southern boundary of Lot 1 706 276, for a distance of 266.58 m, measured following a curve having a radius of 1 734.01 m, to the southeastern corner of Lot 1 706 321;

thence westerly along the southern boundaries of Lot 1 706 321 and the southern boundary of Lot 1 706 320 to the southwestern corner of Lot 1 706 320;

thence northerly along the eastern boundary of Lot 1 706 314 to the northeastern corner of Lot 1 706 314;

thence westerly along the northern boundary of Lot 1 706 314 to the southeastern corner of Lot 1 706 274;

thence southwesterly following a line having an azimuth of  $222^{\circ}26'48''$ , for a distance of 761.76 m to the intersection with the northern boundary of Lot 1 704 577 (Victoria Street);

thence westerly following a line having an azimuth of  $287^{\circ}44'16''$ , for a distance of 436.92 m to the intersection with the eastern boundary of Lot 1 524 442;

de là en direction sud, suivant une ligne ayant un azimuth de  $177^{\circ}48'23''$ , sur une distance de 448,47 m jusqu'à l'intersection avec la limite nord de la surface d'approche attenante à l'extrémité 28 de la surface de bande associée à la piste 10-28, étant un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 036 708,721 et E. 289 254,718;

de là en direction est, le long de la limite nord de la surface d'approche attenante à l'extrémité 28 de la surface de bande associée à la piste 10-28, suivant un azimuth de  $79^{\circ}16'33''$  jusqu'au coin nord-est de cette surface d'approche, dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 037 258,379 et E. 292 156,966;

de là en direction sud, le long de la limite est de la surface d'approche attenante à l'extrémité 28 de la surface de bande associée à la piste 10-28, suivant un azimuth de  $177^{\circ}48'23''$  jusqu'au coin sud-est de cette surface d'approche, dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 035 160,124 et E. 292 237,334;

de là en direction ouest, le long de la limite sud de la surface d'approche attenante à l'extrémité 28 de la surface de bande associée à la piste 10-28, suivant un azimuth de  $276^{\circ}20'14''$ , sur une distance de 2 808,46 m jusqu'à un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 035 470,093 et E. 289 446,308;

de là en direction sud-est, suivant une ligne ayant un azimuth de  $133^{\circ}38'51''$ , sur une distance de 15,46 m jusqu'à un point;

de là en direction ouest, suivant une ligne ayant un azimuth de  $272^{\circ}26'01''$ , sur une distance de 95,60 m jusqu'à un point;

de là en direction sud, suivant une ligne ayant un azimuth de  $174^{\circ}06'16''$ , sur une distance de 468,10 m jusqu'à un point;

de là en direction ouest, suivant une ligne ayant un azimuth de  $265^{\circ}47'11''$ , sur une distance de 77,49 m jusqu'à un point;

de là en direction sud, suivant une ligne ayant un azimuth de  $172^{\circ}33'20''$ , sur une distance de 642,98 m jusqu'à l'intersection avec la limite sud la plus au sud du lot 1 706 276;

de là en direction ouest, le long de cette limite sud du lot 1 706 276, suivant un azimuth de  $257^{\circ}15'55''$ , sur une distance de 15,21 m jusqu'à un point;

de là en direction générale ouest, le long de cette limite sud du lot 1 706 276, sur une distance de 266,58 m, mesurée le long d'une courbe ayant un rayon de 1 734,01 m, jusqu'au coin sud-est du lot 1 706 321;

de là en direction ouest, le long des limites sud du lot 1 706 321 et de la limite sud du lot 1 706 320 jusqu'au coin sud-ouest du lot 1 706 320;

thence southerly along the eastern boundary of Lot 1 524 442, on an azimuth of 167°41'18", for a distance of 22.79 m to the southeastern corner of Lot 1 524 442;

thence easterly along the northern boundary of Lot 1 520 029 (Bouchard Boulevard) to the northeastern corner of Lot 1 520 029;

thence southerly along the eastern boundary of Lot 1 520 029 (Bouchard Boulevard), the eastern boundaries of Lots 4 961 204 and 1 524 405, the eastern boundary of Lot 1 524 469, the eastern boundaries of Lot 1 524 468, the eastern boundary of Lots 1 524 467 and 1 524 466, the eastern boundaries of Lot 1 524 465, the eastern boundary of Lots 1 524 464 to 1 524 461, the eastern boundaries of Lot 1 524 460 and the eastern boundary of Lot 1 524 459 to the southeastern corner of Lot 1 524 459;

thence westerly along the southern boundary of Lot 1 524 459 to the northeastern corner of Lot 1 524 458;

thence southerly along the eastern boundary of Lots 1 524 458 to 1 524 451, the eastern boundaries of Lot 1 524 450 and the eastern boundary of Lot 1 524 495 to the southeastern corner of Lot 1 524 495;

thence southerly in a straight line across Lot 1 520 018 (Saint-Joseph Boulevard) to the northeastern corner of Lot 1 524 494;

thence southerly along the eastern boundary of Lot 1 524 494 to the southeastern corner of Lot 1 524 494 being on the Ordinary High Water Mark (OHWM) on the north shore of Lake Saint-Louis;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the southeastern corner of Lot 1 524 491;

thence southerly along the most southerly eastern boundary of Lot 1 524 491 to the southwestern corner of Lot 1 524 491;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the most southerly eastern boundary of Lot 1 520 995;

thence in a general southerly direction along the most southerly eastern boundary of Lot 1 520 995 to a point;

thence in a general westerly direction along the southern boundary of Lot 1 520 995 to the southwestern corner of Lot 1 520 995 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the most southerly eastern boundary of Lot 1 525 368;

thence in a general southerly direction along the most southerly eastern boundary of Lot 1 525 368 to the southeastern corner of Lot 1 525 368;

thence in a general westerly direction along the southern boundary of Lot 1 525 368, the southern boundaries

de là en direction nord, le long de la limite est du lot 1 706 314 jusqu'au coin nord-est de ce lot;

de là en direction ouest, le long de la limite nord du lot 1 706 314 jusqu'au coin sud-est du lot 1 706 274;

de là en direction sud-ouest, suivant une ligne ayant un azimut de 222°26'48", sur une distance de 761,76 m jusqu'à l'intersection avec la limite nord du lot 1 704 577 (rue Victoria);

de là en direction ouest, suivant une ligne ayant un azimut de 287°44'16", sur une distance de 436,92 m jusqu'à l'intersection avec la limite est du lot 1 524 442;

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 1 524 442, suivant un azimut de 167°41'18", sur une distance de 22,79 m jusqu'au coin sud-est de ce lot;

de là en direction est, le long de la limite nord du lot 1 520 029 (boulevard Bouchard) jusqu'au coin nord-est de ce lot;

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 1 520 029 (boulevard Bouchard), des limites est des lots 4 961 204 et 1 524 405, de la limite est du lot 1 524 469, des limites est du lot 1 524 468, de la limite est des lots 1 524 467 et 1 524 466, des limites est du lot 1 524 465, de la limite est des lots 1 524 464 à 1 524 461, des limites est du lot 1 524 460 et de la limite est du lot 1 524 459 jusqu'au coin sud-est du lot 1 524 459;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 1 524 459 jusqu'au coin nord-est du lot 1 524 458;

de là en direction sud, le long de la limite est des lots 1 524 458 à 1 524 451, des limites est du lot 1 524 450 et de la limite est du lot 1 524 495 jusqu'au coin sud-est du lot 1 524 495;

de là en direction sud, en ligne droite, à travers le lot 1 520 018 (boulevard Saint-Joseph) jusqu'au coin nord-est du lot 1 524 494;

de là en direction sud, le long de la limite est du lot 1 524 494 jusqu'au coin sud-est de ce lot situé sur la ligne des hautes eaux ordinaires (LHEO) de la rive nord du lac Saint-Louis;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'au coin sud-est du lot 1 524 491;

de là en direction sud, le long de la limite est la plus au sud du lot 1 524 491 jusqu'au coin sud-ouest de ce lot;

de là en direction générale ouest le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est la plus au sud du lot 1 520 995;

de là en direction générale sud le long de la limite est la plus au sud du lot 1 520 995 jusqu'à un point;

de là en direction générale ouest, le long de la limite sud du lot 1 520 995 jusqu'au coin sud-ouest de ce lot situé sur la LHEO;

of Lots 1 524 220, 1 524 195 and 1 524 196, the southern boundary of Lot 1 524 197 and the southern and southwestern boundaries and the western boundary of Lot 1 524 198 to the southeastern corner of Lot 1 524 246;

thence in a general westerly direction along the southern boundaries and the most southerly western boundary of Lot 1 524 246 to the northeastern corner of Lot 1 525 381 being on the OHWM;

thence in a general southwesterly direction along the eastern boundary, the first southeastern and western boundaries and the second southeastern and western boundaries of Lot 1 525 381 to the southeastern corner of Lot 1 521 982;

thence in a general westerly direction along the southeastern and western boundaries of Lot 1 521 982 to the southeastern corner of Lot 1 525 380 (Saint-Charles Avenue) being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the most southerly eastern boundary of Lot 1 523 716;

thence in a general westerly direction along the most southerly eastern, southern and southwestern boundaries of Lot 1 523 716 to the intersection with another southwestern boundary of Lot 1 523 716 being on the OHWM;

thence in a general northwesterly direction along the OHWM to the southern corner of Lot 1 523 430;

thence in a general northwesterly direction along the southern boundary of Lots 1 523 430 and 1 523 454 and the southern, southwestern and western boundaries of Lot 1 520 997 to the southeastern corner of Lot 1 523 441 (Lilas Avenue) being on the OHWM;

thence westerly along the OHWM to the intersection with the eastern boundary of Lot 1 525 354;

thence in a general southwesterly direction along the eastern, southern and southeastern boundaries of Lot 1 525 354 and the southeastern boundaries and the western boundary of Lot 1 523 429 to the most easterly southeastern corner of Lot 1 525 357;

thence in a general westerly direction along the southeastern boundary, the most southerly eastern boundary, the southern boundaries and the western boundary of Lot 1 525 357 to the southeastern corner of Lot 1 523 125 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the northeastern corner of Lot 1 521 267;

thence in a general southwesterly direction along the first eastern and southern boundaries, the second eastern and southern boundaries and the western boundary of Lot 1 521 267 to the intersection with the most southerly southern boundary of Lot 1 523 276 being on the OHWM;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est la plus au sud du lot 1 525 368;

de là en direction générale sud le long de la limite est la plus au sud du lot 1 525 368 jusqu'au coin sud-est de ce lot;

de là en direction générale ouest, le long de la limite sud du lot 1 525 368, des limites sud des lots 1 524 220, 1 524 195 et 1 524 196, de la limite sud du lot 1 524 197 et des limites sud et sud-ouest et de la limite ouest du lot 1 524 198 jusqu'au coin sud-est du lot 1 524 246;

de là en direction générale ouest, le long des limites sud et de la limite ouest la plus au sud du lot 1 524 246 jusqu'au coin nord-est du lot 1 525 381 situé sur la LHEO;

de là en direction générale sud-ouest, le long de la limite est, des premières limites sud-est et ouest et des deuxièmes limites sud-est et ouest du lot 1 525 381 jusqu'au coin sud-est du lot 1 521 982;

de là en direction générale ouest, le long des limites sud-est et ouest du lot 1 521 982 jusqu'au coin sud-est du lot 1 525 380 (avenue Saint-Charles) situé sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est la plus au sud du lot 1 523 716;

de là en direction générale ouest, le long des limites est, sud et sud-ouest les plus au sud du lot 1 523 716 jusqu'à l'intersection avec une autre limite sud-ouest de ce lot située sur la LHEO;

de là en direction générale nord-ouest, le long de la LHEO jusqu'au coin sud du lot 1 523 430;

de là en direction générale nord-ouest, le long de la limite sud des lots 1 523 430 et 1 523 454 et des limites sud, sud-ouest et ouest du lot 1 520 997 jusqu'au coin sud-est du lot 1 523 441 (avenue Lilas) situé sur la LHEO;

de là en direction ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est du lot 1 525 354;

de là en direction générale sud-ouest, le long des limites est, sud et sud-est du lot 1 525 354 et des limites sud-est et de la limite ouest du lot 1 523 429 jusqu'au coin sud-est le plus à l'est du lot 1 525 357;

de là en direction générale ouest, le long de la limite sud-est, de la limite est la plus au sud des limites sud et de la limite ouest du lot 1 525 357 jusqu'au coin sud-est du lot 1 523 125 situé sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'au coin nord-est du lot 1 521 267;

de là en direction générale sud-ouest, le long des premières limites est et sud, des deuxièmes limites est et

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the eastern boundary of Lot 1 523 161;

thence in a general southerly direction along the eastern boundary, the southern boundaries and the western boundary of Lot 1 523 161 to the southeastern corner of Lot 1 523 027 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the northeastern corner of Lot 1 525 356;

thence in a general southerly direction along the eastern boundary, the southern boundary, the southwestern boundaries and the western boundary of Lot 1 525 356 to the northwestern corner of Lot 1 525 356 being on the OHWM;

thence in a general northwesterly direction along the OHWM to the northeastern corner of Lot 1 525 363;

thence in a general westerly direction along the eastern and southern boundaries of Lot 1 525 363, the southern boundary of Lot 1 525 494 and the southern boundaries, the southwestern boundary and the western boundaries of Lot 1 522 920 to the southeastern corner of Lot 1 522 918 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the southeastern corner of Lot 1 521 983;

thence in a general westerly direction along the southern boundary of Lot 1 521 983 and the most easterly southern boundary of Lot 1 521 067 to the intersection with the southeastern boundary of Lot 1 521 067 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the most westerly southern boundary of Lot 1 521 067;

thence in a general southwesterly direction along the southern boundary of Lot 1 521 067, the southern boundary of Lots 1 521 444 and 1 521 439 and the southeastern boundary of Lots 1 525 359 and 1 521 692 to the southeastern corner of Lot 1 521 689 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the southern boundary of Lot 3 372 225;

thence in a general westerly direction along the southern boundary of Lot 3 372 225, the southwestern and southern boundaries of Lot 3 416 327, the southern boundaries of Lot 3 416 326 and the most easterly southern and western boundaries of Lot 3 416 325 to the intersection with the most westerly southern boundary of Lot 3 416 325 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the northwestern corner of Lot 1 520 799;

thence in a general northwesterly direction along the most southerly southern and southwestern boundaries

sud et de la limite ouest du lot 1 521 267 jusqu'à l'intersection avec la limite sud la plus au sud du lot 1 523 276 située sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est du lot 1 523 161;

de là en direction générale sud, le long de la limite est, des limites sud et de la limite ouest du lot 1 523 161 jusqu'au coin sud-est du lot 1 523 027 situé sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'au coin nord-est du lot 1 525 356;

de là en direction générale sud, le long de la limite est, de la limite sud, des limites sud-ouest et de la limite ouest du lot 1 525 356 jusqu'au coin nord-ouest de ce lot situé sur la LHEO;

de là en direction générale nord-ouest, le long de la LHEO jusqu'au coin nord-est du lot 1 525 363;

de là en direction générale ouest, le long des limites est et sud du lot 1 525 363, de la limite sud du lot 1 525 494 et des limites sud, de la limite sud-ouest et des limites ouest du lot 1 522 920 jusqu'au coin sud-est du lot 1 522 918 situé sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'au coin sud-est du lot 1 521 983;

de là en direction générale ouest, le long de la limite sud du lot 1 521 983 et de la limite sud la plus à l'est du lot 1 521 067 jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est du lot 1 521 067 située sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite sud la plus à l'ouest du lot 1 521 067;

de là en direction générale sud-ouest, le long de cette limite sud du lot 1 521 067, de la limite sud des lots 1 521 444 et 1 521 439 et de la limite sud-est des lots 1 525 359 et 1 521 692 jusqu'au coin sud-est du lot 1 521 689 situé sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite sud du lot 3 372 225;

de là en direction générale ouest, le long de la limite sud du lot 3 372 225, des limites sud-ouest et sud du lot 3 416 327, des limites sud du lot 3 416 326 et des limites sud et ouest les plus à l'est du lot 3 416 325 jusqu'à l'intersection avec la limite sud la plus à l'ouest du lot 3 416 325 située sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'au coin nord-ouest du lot 1 520 799;

de là en direction générale nord-ouest, le long des limites sud et sud-ouest les plus au sud du lot 1 520 863 jusqu'à l'intersection avec la limite sud-ouest la plus au nord de ce lot située sur la LHEO;

of Lot 1 520 863 to the intersection with the most northwesterly southwestern boundary of Lot 1 520 863 being on the OHWM;

thence in a general northwesterly direction along the OHWM to the intersection with the southeastern limit of the transitional surface located to the southeast of the approach surface abutting the 06R end of the strip surface associated with runway 06R-24L, being a point having grid coordinates of N 5 033 220.449 and E 284 652.920;

thence southwesterly along the southeastern limit of the transitional surface located to the southeast of the approach surface abutting the 06R end of the strip surface associated with runway 06R-24L, on an azimuth of 222°16'43" to the intersection with the southeastern limit of the approach surface abutting the 06R end of the strip surface associated with runway 06R-24L, being a point having grid coordinates of N 5 033 201.785 and E 284 635.949;

thence southwesterly along the southeastern limit of the approach surface abutting the 06R end of the strip surface associated with runway 06R-24L, on an azimuth of 214°19'15" to the southern corner of the approach surface, having grid coordinates of N 5 030 175.145 and E 282 569.697;

thence northwesterly along the southwestern limit of the approach surface abutting the 06R end of the strip surface associated with runway 06R-24L, on an azimuth of 312°51'06" to the intersection with the southeastern limit of the approach surface abutting the 06L end of the strip surface associated with runway 06L-24R, being a point having grid coordinates of N 5 031 370.884 and E 281 280.750;

thence southwesterly along the southeastern limit of the approach surface abutting the 06L end of the strip surface associated with runway 06L-24R, on an azimuth of 214°17'51" to the southern corner of the approach surface, having grid coordinates of N 5 030 559.097 and E 280 727.038;

thence northwesterly along the southwestern limit of the approach surface abutting the 06L end of the strip surface associated with runway 06L-24R, on an azimuth of 312°49'42" to the western corner of the approach surface, having grid coordinates of N 5 031 986.544 and E 279 187.061;

thence northeasterly along the northwestern limit of the approach surface abutting the 06L end of the strip surface associated with runway 06L-24R, on an azimuth of 51°21'33" to the intersection with the northwestern limit of the transitional surface located to the northwest of the approach surface abutting the 06L end of the strip surface associated with runway 06L-24R, being a point having grid coordinates of N 5 034 260.078 and E 282 030.898;

de là en direction générale nord-ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est de la surface de transition située au sud-est de la surface d'approche attenante à l'extrémité 06R de la surface de bande associée à la piste 06R-24L, étant un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 033 220,449 et E. 284 652,920;

de là en direction sud-ouest, le long de la limite sud-est de la surface de transition située au sud-est de la surface d'approche attenante à l'extrémité 06R de la surface de bande associée à la piste 06R-24L, suivant un azimuth de 222°16'43" jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est de la surface d'approche attenante à l'extrémité 06R de la surface de bande associée à la piste 06R-24L, étant un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 033 201,785 et E. 284 635,949;

de là en direction sud-ouest, le long de la limite sud-est de la surface d'approche attenante à l'extrémité 06R de la surface de bande associée à la piste 06R-24L, suivant un azimuth de 214°19'15" jusqu'au coin sud de cette surface d'approche, dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 030 175,145 et E. 282 569,697;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest de la surface d'approche attenante à l'extrémité 06R de la surface de bande associée à la piste 06R-24L, suivant un azimuth de 312°51'06" jusqu'à l'intersection avec la limite sud-est de la surface d'approche attenante à l'extrémité 06L de la surface de bande associée à la piste 06L-24R, étant un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 031 370,884 et E. 281 280,750;

de là en direction sud-ouest, le long de la limite sud-est de la surface d'approche attenante à l'extrémité 06L de la surface de bande associée à la piste 06L-24R, suivant un azimuth de 214°17'51" jusqu'au coin sud de cette surface d'approche, dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 030 559,097 et E. 280 727,038;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest de la surface d'approche attenante à l'extrémité 06L de la surface de bande associée à la piste 06L-24R, suivant un azimuth de 312°49'42" jusqu'au coin ouest de cette surface d'approche, dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 031 986,544 et E. 279 187,061;

de là en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest de la surface d'approche attenante à l'extrémité 06L de la surface de bande associée à la piste 06L-24R, suivant un azimuth de 51°21'33" jusqu'à l'intersection avec la limite nord-ouest de la surface de transition située au nord-ouest de la surface d'approche attenante à l'extrémité 06L de la surface de bande associée à la piste 06L-24R, étant un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 034 260,078 et E. 282 030,898;

de là en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest de la surface de transition située au nord-ouest

thence northeasterly along the northwestern limit of the transitional surface located to the northwest of the approach surface abutting the 06L end of the strip surface associated with runway 06L-24R, on an azimuth of 43°24'04", for a distance of 50.23 m to the intersection with a southern boundary of Lot 4 253 131 being on the OHWM, being a point having grid coordinates of N 5 034 296.570 and E 282 065.408;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the eastern boundary of Lot 4 253 133;

thence in a general westerly direction along the eastern, southern and western boundaries of Lot 4 253 133 to the most easterly southeastern corner of Lot 4 253 134 being on the OHWM;

thence in a general westerly direction along the OHWM to the intersection with the most southerly eastern boundary of Lot 4 253 134;

thence in a general southwesterly direction along the eastern boundary, the southern boundaries, a first southeastern boundary, the northeastern boundary, a second southeastern boundary and the southwestern boundary of Lot 4 253 134 to the intersection with another southeastern boundary of Lot 4 253 134 being on the OHWM;

thence in a general southwesterly direction along the OHWM to the intersection with the production southerly of the western boundary of Lot 4 252 914;

thence northerly along the production of the western boundary of Lot 4 252 914 across Lot 4 253 134 and Lot 4 253 079 (Bord-du-Lac Drive) to the southwestern corner of Lot 4 252 914;

thence northerly along the western boundary of Lot 4 252 914 and its production northerly across Lot 4 253 163 (Highway 20) to the intersection with the most southerly southern boundary of Lot 4 252 487;

thence in a general westerly direction along the southern boundary of Lot 4 252 487 to the southwestern corner of Lot 4 252 487;

thence northerly along the western boundaries of Lot 4 252 487 to the northwestern corner of Lot 4 252 487;

thence northerly in a straight line across Lot 4 252 501 (Canadian Pacific Railway) to the most southerly southeastern corner of Lot 4 252 276;

thence northerly along the most southerly eastern boundary of Lot 4 252 276 to the most northerly northwestern corner of Lot 4 252 501;

thence northerly in a straight line across Lot 4 252 276 (Donegani Avenue) to the southeastern corner of Lot 4 251 325;

de la surface d'approche attenante à l'extrémité 06L de la surface de bande associée à la piste 06L-24R, suivant un azimuth de 43°24'04", sur une distance de 50,23 m jusqu'à l'intersection avec une limite sud du lot 4 253 131 située sur la LHEO, étant un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 034 296,570 et E. 282 065,408;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est du lot 4 253 133;

de là en direction générale ouest, le long des limites est, sud et ouest du lot 4 253 133 jusqu'au coin sud-est le plus à l'est du lot 4 253 134 situé sur la LHEO;

de là en direction générale ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec la limite est la plus au sud du lot 4 253 134;

de là en direction générale sud-ouest, le long de cette limite est, des limites sud, d'une première limite sud-est, de la limite nord-est, d'une deuxième limite sud-est et de la limite sud-ouest du lot 4 253 134 jusqu'à l'intersection avec une autre limite sud-est de ce lot située sur la LHEO;

de là en direction générale sud-ouest, le long de la LHEO jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le sud de la limite ouest du lot 4 252 914;

de là en direction nord, le long de ce prolongement, à travers le lot 4 253 134 et le lot 4 253 079 (promenade Bord-du-Lac) jusqu'au coin sud-ouest du lot 4 252 914;

de là en direction nord, le long de la limite ouest du lot 4 252 914 et de son prolongement vers le nord, à travers le lot 4 253 163 (autoroute 20) jusqu'à l'intersection avec la limite sud la plus au sud du lot 4 252 487;

de là en direction générale ouest, le long de cette limite sud du lot 4 252 487 jusqu'au coin sud-ouest de ce lot;

de là en direction nord, le long des limites ouest du lot 4 252 487 jusqu'au coin nord-ouest de ce lot;

de là en direction nord, en ligne droite, à travers le lot 4 252 501 (chemin de fer du Canadien Pacifique) jusqu'au coin sud-est le plus au sud du lot 4 252 276;

de là en direction nord, le long de la limite est la plus au sud, du lot 4 252 276 jusqu'au coin nord-ouest le plus au nord du lot 4 252 501;

de là en direction nord, en ligne droite, à travers le lot 4 252 276 (avenue Donegani) jusqu'au coin sud-est du lot 4 251 325;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 4 251 325 jusqu'au coin sud-est du lot 4 251 965 (avenue Parkdale);

de là en direction nord, le long de la limite est des lots 4 251 965, 4 251 968 et 4 251 969 (avenue Parkdale) jusqu'au coin nord-ouest du lot 4 251 265;

thence westerly along the southern boundary of Lot 4 251 325 to the southeastern corner of Lot 4 251 965 (Parkdale Avenue);

thence northerly along the eastern boundary of Lots 4 251 965, 4 251 968 and 4 251 969 (Parkdale Avenue) to the northwestern corner of Lot 4 251 265;

thence southwesterly in a straight line across Lot 4 251 969 (Parkdale Avenue) to the northeastern corner of Lot 4 255 124;

thence southwesterly along the northwestern boundary of Lot 4 255 124 to the northwestern corner of Lot 4 255 124;

thence northerly in a straight line across Lot 4 255 146 to the southwestern corner of Lot 4 255 135;

thence northerly along the western boundary of Lot 4 255 135 to the southeastern corner of Lot 4 255 082;

thence westerly along the southern boundary of Lot 4 255 082 to the southwestern corner of Lot 4 255 082;

thence northerly along the eastern boundary of Lot 4 251 973 (Windward Crescent Avenue), on an azimuth of  $344^{\circ}35'30''$ , for a distance of 257.01 m to the intersection with the southern limit of the approach surface abutting the 10 end of the strip surface associated with runway 10-28;

thence westerly along the southern limit of the approach surface abutting the 10 end of the strip surface associated with runway 10-28, on an azimuth of  $259^{\circ}16'32''$ , for a distance of 408.35 m to the intersection with the northwestern boundary of Lot 2 526 902 (Saint-Louis Avenue);

thence southwesterly along the northwestern boundary of Lot 2 526 902 (Saint-Louis Avenue), on an azimuth of  $234^{\circ}33'58''$ , for a distance of 50.84 m to the southern corner of Lot 2 528 726;

thence northwesterly along the northeastern boundary of Lot 2 526 859 (Hornell Avenue), on an azimuth of  $324^{\circ}38'00''$ , for a distance of 23.38 m to the intersection with the southern limit of the approach surface abutting the 10 end of the strip surface associated with runway 10-28;

thence westerly along the southern limit of the approach surface abutting the 10 end of the strip surface associated with runway 10-28, on an azimuth of  $259^{\circ}16'32''$ , for a distance of 501.71 m to the intersection with the northwestern boundary of Lot 2 526 904 (Dieppe Avenue);

thence southwesterly along the northwestern boundary of Lot 2 526 904 (Dieppe Avenue), on an azimuth of  $234^{\circ}35'58''$ , for a distance of 228.50 m to the western corner of Lot 2 526 904 (Dieppe Avenue);

de là en direction sud-ouest, en ligne droite, à travers le lot 4 251 969 (avenue Parkdale) jusqu'au coin nord-est du lot 4 255 124;

de là en direction sud-ouest, le long de la limite nord-ouest du lot 4 255 124 jusqu'au coin nord-ouest de ce lot;

de là en direction nord, en ligne droite, à travers le lot 4 255 146 jusqu'au coin sud-ouest du lot 4 255 135;

de là en direction nord, le long de la limite ouest du lot 4 255 135 jusqu'au coin sud-est du lot 4 255 082;

de là en direction ouest, le long de la limite sud du lot 4 255 082 jusqu'au coin sud-ouest de ce lot;

de là en direction nord, le long de la limite est du lot 4 251 973 (avenue de Windward Crescent), suivant un azimut de  $344^{\circ}35'30''$ , sur une distance de 257,01 m jusqu'à l'intersection avec la limite sud de la surface d'approche attenante à l'extrémité 10 de la surface de bande associée à la piste 10-28;

de là en direction ouest, le long de la limite sud de la surface d'approche attenante à l'extrémité 10 de la surface de bande associée à la piste 10-28, suivant un azimut de  $259^{\circ}16'32''$ , sur une distance de 408,35 m jusqu'à l'intersection avec la limite nord-ouest du lot 2 526 902 (avenue Saint-Louis);

de là en direction sud-ouest, le long de la limite nord-ouest du lot 2 526 902 (avenue Saint-Louis), suivant un azimut de  $234^{\circ}33'58''$ , sur une distance de 50,84 m jusqu'au coin sud du lot 2 528 726;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite nord-est du lot 2 526 859 (avenue Hornell), suivant un azimut de  $324^{\circ}38'00''$ , sur une distance de 23,38 m jusqu'à l'intersection avec la limite sud de la surface d'approche attenante à l'extrémité 10 de la surface de bande associée à la piste 10-28;

de là en direction ouest, le long de la limite sud de la surface d'approche attenante à l'extrémité 10 de la surface de bande associée à la piste 10-28, suivant un azimut de  $259^{\circ}16'32''$ , sur une distance de 501,71 m jusqu'à l'intersection avec la limite nord-ouest du lot 2 526 904 (avenue de Dieppe);

de là en direction sud-ouest, le long de la limite nord-ouest du lot 2 526 904 (avenue de Dieppe), suivant un azimut de  $234^{\circ}35'58''$ , sur une distance de 228,50 m jusqu'au coin ouest de ce lot;

de là en direction nord-ouest, suivant une ligne ayant un azimut de  $324^{\circ}46'19''$ , sur une distance de 104,79 m jusqu'à l'intersection avec la limite sud de la surface d'approche attenante à l'extrémité 10 de la surface de bande associée à la piste 10-28, étant un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 035 009,652 et E. 280 080,781;

thence northwesterly following a line having an azimuth of  $324^{\circ}46'19''$ , for a distance of 104.79 m to the intersection with the southern limit of the approach surface abutting the 10 end of the strip surface associated with runway 10-28, being a point having grid coordinates of N 5 035 009.652 and E 280 080.781;

thence westerly along the southern limit of the approach surface abutting the 10 end of the strip surface associated with runway 10-28, on an azimuth of  $259^{\circ}16'32''$  to the southwestern corner of the approach surface, having grid coordinates of N 5 034 614.588 and E 277 994.829;

thence northerly along the western limit of the approach surface abutting the 10 end of the strip surface associated with runway 10-28, on an azimuth of  $357^{\circ}48'23''$  to the northwestern corner of the approach surface, having grid coordinates of N 5 036 712.844 and E 277 914.456;

thence easterly along the northern limit of the approach surface abutting the 10 end of the strip surface associated with runway 10-28, on an azimuth of  $96^{\circ}20'14''$ , for a distance of 1 052.14 m to a point having grid coordinates of N 5 036 596.722 and E 278 960.062;

thence northwesterly following a line having an azimuth of  $324^{\circ}46'19''$ , for a distance of 188.95 m to the intersection with the northwestern boundary of Lot 2 526 690 (Saint-Jean Boulevard);

thence northeasterly along the northwestern boundary of Lot 2 526 690 (Saint-Jean Boulevard), on an azimuth of  $52^{\circ}20'19''$ , for a distance of 17.18 m to the southern corner of Lot 1 459 445;

thence northeasterly along the southeastern boundary of Lot 1 459 445 to the western corner of Lot 2 528 011;

thence northeasterly along the northwestern boundary of Lots 2 528 011, 2 528 994 and 2 528 995, the northwestern boundaries of Lot 2 528 996, the northwestern boundary of Lot 2 528 998, the northwestern boundaries of Lot 2 528 999, the northwestern boundary of Lot 2 529 000, the northwestern boundaries of Lot 2 529 001 and the northwestern boundary of Lots 2 529 002 to 2 529 007 and 2 529 009 to 2 529 015 to the northern corner of Lot 2 529 015;

thence northwesterly along the southwestern boundary of Lot 1 763 091 (Tecumseh Street) to the western corner of Lot 1 763 091 (Tecumseh Street);

thence northwesterly, westerly and again northwesterly along the southwestern, southern and again southwestern boundaries of Lot 1 763 363 (Tecumseh Street) to the intersection with the production southwesterly of the southeastern boundary of Lot 1 763 365;

thence northeasterly along the production of the southeastern boundary of Lot 1 763 365, on an azimuth of

de là en direction ouest, le long de la limite sud de la surface d'approche attenante à l'extrémité 10 de la surface de bande associée à la piste 10-28, suivant un azimuth de  $259^{\circ}16'32''$  jusqu'au coin sud-ouest de cette surface d'approche, dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 034 614,588 et E. 277 994,829;

de là en direction nord, le long de la limite ouest de la surface d'approche attenante à l'extrémité 10 de la surface de bande associée à la piste 10-28, suivant un azimuth de  $357^{\circ}48'23''$  jusqu'au coin nord-ouest de cette surface d'approche, dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 036 712,844 et E. 277 914,456;

de là en direction est, le long de la limite nord de la surface d'approche attenante à l'extrémité 10 de la surface de bande associée à la piste 10-28, suivant un azimuth de  $96^{\circ}20'14''$ , sur une distance de 1 052,14 m jusqu'à un point dont les coordonnées de quadrillage sont N. 5 036 596,722 et E. 278 960,062;

de là en direction nord-ouest, suivant une ligne ayant un azimuth de  $324^{\circ}46'19''$ , sur une distance de 188,95 m jusqu'à l'intersection avec la limite nord-ouest du lot 2 526 690 (boulevard Saint-Jean);

de là en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest du lot 2 526 690 (boulevard Saint-Jean), suivant un azimuth de  $52^{\circ}20'19''$ , sur une distance de 17,18 m jusqu'au coin sud du lot 1 459 445;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est du lot 1 459 445 jusqu'au coin ouest du lot 2 528 011;

de là en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest des lots 2 528 011, 2 528 994 et 2 528 995, des limites nord-ouest du lot 2 528 996, de la limite nord-ouest du lot 2 528 998, des limites nord-ouest du lot 2 528 999, de la limite nord-ouest du lot 2 529 000, des limites nord-ouest du lot 2 529 001 et de la limite nord-ouest des lots 2 529 002 à 2 529 007 et 2 529 009 à 2 529 015 jusqu'au coin nord du lot 2 529 015;

de là en direction nord-ouest, le long de la limite sud-ouest du lot 1 763 091 (rue Tecumseh) jusqu'au coin ouest de ce lot;

de là en direction nord-ouest, ouest et à nouveau nord-ouest, le long des limites sud-ouest, sud et à nouveau sud-ouest du lot 1 763 363 (rue Tecumseh) jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le sud-ouest de la limite sud-est du lot 1 763 365;

de là en direction nord-est, le long de ce prolongement, suivant un azimuth de  $56^{\circ}35'37''$ , sur une distance de 12,09 m jusqu'au coin sud du lot 1 763 365;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est du lot 1 763 365 jusqu'au coin est de ce lot;

de là en direction nord-est, en ligne droite, à travers le lot 1 763 258 (rue Thornhill), suivant un azimuth de  $56^{\circ}35'37''$ , sur une distance de 15,24 m jusqu'au coin sud du lot 1 763 357;



56°35'37", for a distance of 12.09 m to the southern corner of Lot 1 763 365;

thence northeasterly along the southeastern boundary of Lot 1 763 365 to the eastern corner of Lot 1 763 365;

thence northeasterly in a straight line across Lot 1 763 258 (Thornhill Street), on an azimuth of 56°35'37", for a distance of 15.24 m to the southern corner of Lot 1 763 357;

thence northeasterly along the southeastern boundary of Lot 1 763 357, the most easterly southeastern boundary of Lot 1 763 215 (De Salaberry Boulevard), the most southerly southeastern boundary of Lot 1 763 327 (Montevista Street) and the southeastern boundary of Lot 1 763 359 to the southeastern corner of Lot 1 763 359;

thence northeasterly in a straight line across Lot 1 763 356 (Lake Street), on an azimuth of 56°35'38", for a distance of 31.35 m to the southwestern corner of Lot 1 763 360;

thence northeasterly along the southeastern boundary of Lots 1 763 360, 4 795 138 and 4 818 249 to the eastern corner of Lot 4 818 249;

thence northeasterly in a straight line across Lots 1 763 114 and 2 260 621 (Des Sources Boulevard), on an azimuth of 54°56'51", for a distance of 33.53 m to the southern corner of Lot 2 260 693;

thence northeasterly along the southeastern boundary of Lots 2 260 693 and 2 260 694 to the eastern corner of Lot 2 260 694;

thence northeasterly in a straight line across Lot 2 260 654 (Davignon Road), on an azimuth of 55°49'23", for a distance of 20.12 m to the southern corner of Lot 2 260 830;

thence northeasterly along the southeastern boundary of Lots 2 260 830, 2 260 829, 2 262 042, 2 260 554 (Spring Garden Road) and 2 260 896 and the southeastern boundaries of Lot 2 260 900 to the eastern corner of Lot 2 260 900;

thence northeasterly in a straight line across Lot 2 260 587 (Sunnybrooke Boulevard), on an azimuth of 59°34'55", for a distance of 24.52 m to the western corner of Lot 2 263 018;

thence northeasterly along the northwestern boundary of Lots 2 263 018 and 2 263 017 to the northern corner of Lot 2 263 017;

thence southeasterly along the northeastern boundary of Lot 2 263 017, the northeastern boundaries of Lot 2 263 016, the northeastern boundary of Lots 2 263 015 and 2 263 014 and the most northerly northeastern boundary of Lot 2 263 013 to the most southerly western corner of Lot 2 490 333;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est du lot 1 763 357, de la limite sud-est la plus à l'est du lot 1 763 215 (boulevard de Salaberry), de la limite sud-est la plus au sud du lot 1 763 327 (rue Montevista) et de la limite sud-est du lot 1 763 359 jusqu'au coin sud-est du lot 1 763 359;

de là en direction nord-est, en ligne droite, à travers le lot 1 763 356 (rue Lake), suivant un azimut de 56°35'38", sur une distance de 31,35 m jusqu'au coin sud-ouest du lot 1 763 360;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est des lots 1 763 360, 4 795 138 et 4 818 249 jusqu'au coin est du lot 4 818 249;

de là en direction nord-est, en ligne droite, à travers les lots 1 763 114 et 2 260 621 (boulevard des Sources), suivant un azimut de 54°56'51", sur une distance de 33,53 m jusqu'au coin sud du lot 2 260 693;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est des lots 2 260 693 et 2 260 694 jusqu'au coin est du lot 2 260 694;

de là en direction nord-est, en ligne droite, à travers le lot 2 260 654 (chemin Davignon), suivant un azimut de 55°49'23", sur une distance de 20,12 m jusqu'au coin sud du lot 2 260 830;

de là en direction nord-est, le long de la limite sud-est des lots 2 260 830, 2 260 829, 2 262 042 et 2 260 554 (chemin Spring Garden) et 2 260 896 et des limites sud-est du lot 2 260 900 jusqu'au coin est du lot 2 260 900;

de là en direction nord-est, en ligne droite, à travers le lot 2 260 587 (boulevard Sunnybrooke), suivant un azimut de 59°34'55", sur une distance de 24,52 m jusqu'au coin ouest du lot 2 263 018;

de là en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest des lots 2 263 018 et 2 263 017 jusqu'au coin nord du lot 2 263 017;

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est du lot 2 263 017, des limites nord-est du lot 2 263 016, de la limite nord-est des lots 2 263 015 et 2 263 014 et de la limite nord-est la plus au nord du lot 2 263 013 jusqu'au coin ouest le plus au sud du lot 2 490 333;

de là en direction nord-est, nord-ouest et à nouveau nord-est, nord-ouest et nord-est, le long d'une première et d'une deuxième limite nord-ouest, d'une première limite sud-ouest, d'une troisième limite nord-ouest, d'une deuxième limite sud-ouest et d'une quatrième limite nord-ouest du lot 2 490 333 jusqu'au coin est du lot 1 899 378;

de là en direction ouest et nord-est, le long de la limite sud et de la limite nord-ouest les plus à l'ouest du lot 1 163 747 et de la limite nord-ouest du lot 1 336 695 jusqu'au coin nord du lot 1 336 695;

thence northeasterly, northwesterly and again north-easterly, northwesterly and northeasterly, along a first and a second northwestern boundary, a first south-western boundary, a third northwestern boundary, a second southwestern boundary and a fourth north-western boundary of Lot 2 490 333 to the eastern corner of Lot 1 899 378;

thence westerly and northeasterly along the most west-erly southern boundary and northwestern boundary of Lot 1 163 747 and the northwestern boundary of Lot 1 336 695 to the northern corner of Lot 1 336 695;

thence northeasterly along the most northerly north-western boundary of Lot 1 163 747 and the north-western boundary of Lot 1 163 737 to the northern corner of Lot 1 163 737;

thence southeasterly along the northeastern boundary of Lots 1 163 737 and 1 163 747 to the southeastern corner of Lot 1 163 747;

thence southeasterly, northeasterly and again south-easterly, northeasterly and southeasterly along a first northeastern boundary, a first northwestern boundary, a second northeastern boundary, a second north-western boundary and a third northeastern boundary of Lot 2 490 333 to the most easterly eastern corner of Lot 2 490 333;

thence northeasterly, southeasterly and again north-easterly along a first northwestern boundary, a north-eastern boundary and a second northwestern boundary of Lot 2 361 654 and the northwestern boundary of Lots 1 163 712, 1 163 719 and 1 163 711 to the northern corner of Lot 1 163 711;

thence southeasterly along the northeastern boundary of Lot 1 163 711 to the western corner of Lot 2 646 454;

thence easterly and northeasterly along the north-ern boundary and the northwestern boundary of Lot 2 646 454 and the northwestern boundary of Lots 1 163 686 (Pitfield Boulevard), 1 163 689 (Chome-dey Highway), 1 163 684 (Pitfield Boulevard) and 1 163 675 to the northwestern corner of Lot 1 163 675;

thence easterly following a line having an azimuth of 71°33'23", for a distance of 134.46 m to a point;

thence southeasterly following a line having an azi-muth of 132°38'21", for a distance of 20.82 m to the intersection with the most northerly northwestern boundary of Lot 4 136 200;

thence northeasterly along the northwestern boundary of Lot 4 136 200 and the most northerly northwestern boundary of Lot 5 596 752 to the northern corner of Lot 5 596 752, being the point of commencement.

de là en direction nord-est, le long de la limite nord-ouest la plus au nord du lot 1 163 747 et de la limite nord-ouest du lot 1 163 737 jusqu'au coin nord du lot 1 163 737;

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est des lots 1 163 737 et 1 163 747 jusqu'au coin sud-est du lot 1 163 747;

de là en direction sud-est, nord-est et à nouveau sud-est, nord-est et sud-est, le long d'une première limite nord-est, d'une première limite nord-ouest, d'une deu-xième limite nord-est, d'une deuxième limite nord-ouest et d'une troisième limite nord-est du lot 2 490 333 jusqu'au coin est le plus à l'est de ce lot;

de là en direction nord-est, sud-est et à nouveau nord-est, le long d'une première limite nord-ouest, d'une li-mite nord-est et d'une deuxième limite nord-ouest du lot 2 361 654 et de la limite nord-ouest des lots 1 163 712, 1 163 719 et 1 163 711 jusqu'au coin nord du lot 1 163 711;

de là en direction sud-est, le long de la limite nord-est du lot 1 163 711 jusqu'au coin ouest du lot 2 646 454;

de là en direction est et nord-est, le long de la limite nord et de la limite nord-ouest du lot 2 646 454 et de la limite nord-ouest des lots 1 163 686 (boulevard Pitfield), 1 163 689 (autoroute Chomedey), 1 163 684 (boulevard Pitfield) et 1 163 675 jusqu'au coin nord-ouest du lot 1 163 675;

de là en direction est, suivant une ligne ayant un azimut de 71°33'23", sur une distance de 134,46 m jusqu'à un point;

de là en direction sud-est, suivant une ligne ayant un azimut de 132°38'21", sur une distance de 20,82 m jusqu'à l'intersection avec la limite nord-ouest la plus au nord du lot 4 136 200;

de là en direction nord-est, le long de cette limite nord-ouest du lot 4 136 200 et de la limite nord-ouest la plus au nord du lot 5 596 752 jusqu'au coin nord du lot 5 596 752, étant le point de départ.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

### Issues

An amendment to the *International Airport Zoning Regulations* (the previous Regulations) was first proposed in 1992. However, beginning in 1995, the Province of Quebec began a full cadastral reform that involved changes to the numbering of lots, which resulted in the amendment to the previous Regulations being delayed until the cadastral reform was complete in 2012 so that adjustments could be made accordingly.

Furthermore, in order to align with TP 312 *Aerodromes Standards and Recommended Practices, 4th Edition*, dated March 1993, the previous Regulations needed to be amended with regard to geometry, runways, obstacles, vegetation control, wildlife hazard, interference with communication and runway protection zones. In addition, some modifications to the zoning plan are the result of the decision by Aéroports de Montréal to abandon the extension of one runway and cancel a proposed new runway. The name of the airport has also been changed since the previous Regulations were last revised. Finally, since the last revision of the previous Regulations in 1976, the imperial system has been replaced by the metric system, so the measurements set out in the previous Regulations and the zoning plan need to be converted to metric units.

### Background

The Montreal International Airport changed its name to Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport on January 1, 2004. The airport opened in September 1941, and its first airport zoning regulations were created on April 13, 1955. Since then, the regulations have been amended three times. One amendment was approved on May 13, 1957, and another was approved on December 9, 1965. The *Montreal International Airport Zoning Regulations* were tabled on April 8, 1976. In 1988, the Cartierville Airport was closed, eliminating part of the zoning shared by the two airports. Since 1955, the airport boundaries have gradually become urbanized around the entire perimeter. There has been development and expansion. Air traffic has also increased dramatically, and aircraft performance has improved significantly.

### Objectives

The safety of aircraft operating within the airspace surrounding our airports is extremely important to individuals and federal, provincial and municipal governments. Airport zoning regulations (AZR) are implemented to

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

(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)

### Enjeux

Le projet de modification du *Règlement de zonage de l'aéroport international de Montréal* (le règlement précédent) a débuté en 1992. Cependant, depuis 1995, la province de Québec a procédé à une réforme cadastrale complète impliquant des changements dans la numérotation des lots, ce qui a eu pour effet de retarder la modification du règlement précédent afin d'attendre la fin de la réforme cadastrale en 2012 et de s'y ajuster.

De plus, afin de s'harmoniser avec les normes du TP 312 *Aérodromes — Normes et pratiques recommandées, 4<sup>e</sup> édition* datant de mars 1993, le règlement précédent nécessite des modifications sur le plan de la géométrie, des pistes, des obstacles, du contrôle de la végétation, du péril faunique, de l'interférence des communications et de la dimension de protection autour des pistes. En outre, certaines modifications au plan de zonage proviennent de la décision prise par Aéroports de Montréal d'abandonner l'extension d'une piste et d'annuler la proposition d'une nouvelle piste. Le nom de l'aéroport a également changé depuis la dernière révision du règlement précédent. Finalement, depuis la dernière révision du règlement précédent en 1976, le système impérial fut remplacé par le système métrique et donc les mesures présentes dans le règlement précédent et le plan de zonage doivent également être adaptées au système métrique.

### Contexte

L'Aéroport international de Montréal a changé de nom et est devenu l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal le 1<sup>er</sup> janvier 2004. Cet aéroport a vu le jour en septembre 1941 et son premier règlement de zonage aérien a été créé le 13 avril 1955. Depuis, trois modifications ont eu lieu. Une modification a été approuvée le 13 mai 1957 et une autre le 9 décembre 1965. Le *Règlement de zonage de l'aéroport international de Montréal* a été déposé le 8 avril 1976. En 1988, il y a eu fermeture de l'aéroport de Cartierville, éliminant une portion du zonage commun aux deux aéroports. Depuis 1955, les alentours de l'aéroport se sont grandement urbanisés sur toute la périphérie. Il y a eu du développement et de l'expansion. De plus, le trafic aérien a fortement augmenté et la performance des aéronefs s'est fortement améliorée.

### Objectifs

La sécurité des aéronefs évoluant dans l'espace aérien entourant nos aéroports est d'importance vitale aux particuliers et aux gouvernements fédéraux, provinciaux et municipaux. Les règlements de zonage aéroportuaire

ensure that the land adjacent and in proximity to airports is used in a manner that is compatible with the safe operation of aircraft and of the airport. AZR are enacted not only to protect current airport operations, but also to ensure that potential and future development surrounding the airport remains compatible with the safe operation of aircraft and of the airport. Because aeronautics falls under federal jurisdiction, AZR are the legal means for restricting incompatible development adjacent to and near the airport.

The *Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport Zoning Regulations* (the Regulations) restrict the height of new buildings, structures and objects (including trees), and any additions to objects on land situated adjacent to or in the vicinity of the airport, structures and existing buildings. The land covered by the Regulations is also restricted in its use for the following activities:

- Interfering with communications to and from aircraft;
- Interfering with communications to and from any facilities used to provide services relating to aeronautics;
- Attracting wild animals that create a risk to aviation safety; and
- Controlling vegetation.

The Regulations also include the abandonment of the proposed extension to Runway 10-28 and the abandonment of the protection for a potential Runway 12-30. In addition, the exact name of the airport is included to reflect the airport's full name: Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport.

### Description

The *Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport Zoning Regulations* (the Regulations) repeal the *Montreal International Airport Zoning Regulations* to update the protections from incompatible development and to reflect the new name of the airport.

The Regulations adjust the geometry of more than 28 000 lots in order to align with the provincial cadastral reform. The Regulations and the associated zoning plan will make development by municipalities around the Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport less restrictive. The Regulations also restrict the height of new buildings, structures and objects and additions to the height of existing buildings, structures and objects, including natural growth, within a radius of approximately 4 km from the centre of the airport and 6 km from the take-off/approach surface to the end of the runways (obstacles of

(RZA) sont mis en place pour faire en sorte que les terres adjacentes aux aéroports et à proximité de ceux-ci soient utilisées d'une manière compatible avec les opérations sécuritaires d'un aéronef et de l'aéroport lui-même. Ces RZA sont établis non seulement pour protéger les opérations actuelles d'un aéroport, mais aussi pour faire en sorte que le développement potentiel et futur entourant l'aéroport reste compatible avec la sécurité d'exploitation d'aéronefs et de l'aéroport. Comme l'aéronautique est de compétence fédérale, les RZA sont les moyens juridiques de restreindre le développement incompatible adjacent à l'aéroport et à proximité de celui-ci.

Le *Règlement de zonage de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal* (le Règlement) restreint la hauteur des nouveaux bâtiments, structures et objets, y compris les arbres, et tout ajout à des objets sur les terrains situés aux abords ou dans les environs de l'aéroport, structures et bâtiments existants. Les terres visées par le Règlement sont aussi limitées dans leurs utilisations des activités suivantes :

- Interférer avec les communications vers et depuis les aéronefs;
- Interférer avec les communications vers et depuis toute installation utilisée pour fournir des services liés à l'aéronautique;
- Attirer des animaux sauvages qui créent un risque pour la sécurité aérienne;
- Contrôler la végétation.

De plus, le Règlement inclut l'abandon de l'extension proposée de la piste 10-28 et l'abandon de la protection du projet éventuel d'une piste 12-30. Également, le nom exact de l'aéroport est inclus dans la modification à la réglementation pour refléter le nom complet de l'aéroport, soit l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal.

### Description

Le *Règlement de zonage de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal* (le Règlement) abroge le *Règlement de zonage de l'aéroport international de Montréal* pour mettre à jour les protections à l'égard de tout aménagement incompatible et de tenir compte du nouveau nom de l'aéroport.

Le Règlement adapte la géométrie de plus de 28 000 lots afin de s'aligner avec la réforme cadastrale provinciale. Le Règlement et le plan de zonage qui s'y rattache rendent moins restrictif le développement autour de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal par les municipalités. Le Règlement limite également la hauteur de nouveaux édifices, structures et objets et l'ajout à la hauteur d'édifices, structures et objets existants, y compris la croissance naturelle, dans un rayon d'environ 4 km du centre de l'aéroport et de 6 km de la surface d'approche/de décollage au bout des pistes (obstacles en tout genre).

all types). The width of the runway strips changed from 600 feet (182.88 m) to 150 m (492 feet). The transitional surfaces, therefore, without being modified in terms of volume, needed to be translated to follow the runway strips. The maximum height of the outer surface changed from 150 feet (45.72 m) to 45 m (147.645 feet), which also changed the elevation of the reference point by 2.5 feet so that the maximum heights (based on mean sea level) remain the same. The slope of the approach surfaces remains the same, but again, some translation occurred because the beginning of the runway strips changed from 300 feet (91.44 m) to 60 m (197 feet). The length of the approach surfaces is now 6 km for all runways combined; in the previous zoning plan, each runway had a different length between 2 100 m and 2 400 m.

The Regulations prohibit the land, adjacent to or within the airport boundaries, from being used or developed in a manner that would cause interference with any signals or communications between aircraft and/or any facilities used for communications or guidance services relating to aeronautics in the entire area covered by the zoning regulations. The previous Regulations did not contain any clauses that addressed these concerns. The Regulations also prohibit the land from being used in a manner that would attract wildlife and create a fauna and bird hazard. The Regulations limit certain human and industrial activities such as waste disposal, water parks and growth that attracts wildlife. The Regulations impose restrictions such as certain types of growth on operators and owners of real estate to ensure that the land is not used for activities or purposes that could attract wildlife, particularly wildlife that could pose a risk to aviation safety. This prohibition covers the entire area covered by the Regulations.

The Regulations reflect Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport’s plan to remove from the zoning regulations the planned Runway 12-30 and the 3 000-foot extension of Runway 10-28. These projects have been abandoned by the airport authority, Aéroports de Montréal.

In addition, following prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, changes were made to the text of the Regulations to update the terminology.

#### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One Rule” does not apply to the Regulations, as there is no change in administrative costs to business.

La largeur des bandes de pistes passe de 600 pieds (182,88 m) à 150 m (492 pieds). Les surfaces de transition se retrouvent donc, sans toutefois être modifiées du point de vue de leur volume, à être relocalisées (translation) suivant les bandes de pistes. La hauteur maximale de la surface extérieure passe de 150 pieds (45,72 m) à 45 m (147,645 pieds) modifiant également l’élévation du point de référence de 2,5 pieds afin que les hauteurs maximales (basé sur le niveau moyen de la mer) demeurent les mêmes. La pente des surfaces d’approche reste la même, mais encore une fois, il y a translation puisque le début des bandes de pistes passe de 300 pieds (91,44 m) à 60 m (197 pieds). La longueur des surfaces d’approches est maintenant de 6 km pour toutes pistes confondues, alors que dans le plan de zonage précédent, chaque piste avait une longueur différente entre 2 100 m et 2 400 m.

Le Règlement interdit l’utilisation ou le développement des terres, adjacentes aux limites de l’aéroport ou incluses dans celles-ci, de façon à causer de l’interférence à tout signal ou communication entre les aéronefs et/ou entre n’importe quelles installations utilisées pour des services de communication ou d’orientation relatifs à l’aéronautique sur l’ensemble du territoire visé par le Règlement. Le règlement précédent ne contenait pas de clause qui adressait ces préoccupations. Le Règlement interdit que les terres soient utilisées de façon à attirer la faune et ainsi, créer un péril faunique et un péril aviaire. Le Règlement limite certaines activités humaines et industrielles telles que l’élimination des déchets, les parcs d’eaux et les cultures qui attireraient la faune. Le Règlement impose des restrictions aux exploitants et aux propriétaires de biens immobiliers telles que certains types de culture, afin que les terres ne soient pas utilisées pour des activités ou des fins susceptibles d’attirer la faune, en particulier la faune qui pourrait constituer un risque pour la sécurité aérienne. L’étendue de l’interdiction est sur l’ensemble du territoire visé par le Règlement.

Le Règlement reflète le plan de l’aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal de soustraire du règlement de zonage la piste prévue 12-30 et l’allongement de 3 000 pieds de la piste 10-28. Ces deux projets ont été abandonnés par Aéroports de Montréal.

De plus, après la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, des modifications ont été apportées au texte du Règlement pour mettre à jour la terminologie.

#### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s’applique pas au Règlement, car il n’y a aucun changement des coûts administratifs imposés aux entreprises.

## Small business lens

The small business lens does not apply, as this proposal does not impose any costs on small businesses.

## Consultation

As part of consultation activities prior to publication in the *Canada Gazette*, Part I, Transport Canada informed the affected municipalities and organizations, including the City of Montréal (Ahuntsic-Cartierville, Lachine and Saint-Laurent boroughs), the City of Dorval, the City of Dollard-Des-Ormeaux, the City of Côte-Saint-Luc, the Town of Kirkland, the Town of Montréal-Ouest, the Town of Mount Royal, the City of Pointe-Claire, Aéroports de Montréal and the Centre d'expertise hydrique du Québec. On February 12, 2014, letters were sent containing a summary of the process for amending the *Montreal International Airport Zoning Regulations*.

Transport Canada also published a public notice in three weekly newspapers: the *Messenger de Lachine* (Dorval and Lachine) on Thursday, April 3, 2014; *The Chronicle* (Pointe-Claire and Kirkland) on April 2, 2014; and *Le Courrier Bordeaux-Cartierville* on April 3, 2014. A notice was also published in three national newspapers (*La Presse*, the *Montreal Gazette* and *Le Journal de Montréal*) on March 29, 2014. The notice included an explanation of the impact of the Regulations on the land within their jurisdiction, links to the previous Regulations, information about the stages of the amendment process, and contact information for Transport Canada.

A second notice was sent to the following municipalities and one organization on March 24, 2014, to inform them about the amendment process for the airport zoning regulations, because they did not contact the Department: Côte-Saint-Luc, Dollard-Des-Ormeaux, Dorval, Kirkland, Montréal-Ouest, Mount Royal, Pointe-Claire, Lachine and the Centre d'expertise hydrique du Québec.

A meeting was held with representatives of the City of Montréal on February 27, 2014. After the presentation, representatives asked when comments could be made following the publication of the proposed amendment in the *Canada Gazette*, Part I. Transport Canada informed the city representatives of the possible publication date and said that they could submit comments once the proposed amendment was published.

A meeting was held with representatives of the Borough of Saint-Laurent on March 14, 2014. After the presentation, the borough representatives wanted the digital version of the Regulations and the associated zoning plan for inclusion in their database. Transport Canada stated that a digital copy of the Regulations and copy of the plan would

## Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car la proposition n'entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

## Consultation

Dans le cadre des activités de consultation préalable à la parution dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, Transports Canada a informé les municipalités et organismes concernés, y compris la ville de Montréal (arrondissements d'Ahuntsic-Cartierville, de Lachine et de Saint-Laurent), la ville de Dorval, la ville de Dollard-Des-Ormeaux, la ville de Côte-Saint-Luc, la ville de Kirkland, la Ville de Montréal-Ouest, la ville de Mont-Royal, la ville de Pointe-Claire, Aéroports de Montréal et le Centre d'expertise hydrique du Québec. Les lettres, envoyées le 12 février 2014, étaient composées d'un résumé du processus de modification du *Règlement de zonage de l'aéroport international de Montréal*.

Transports Canada a également publié un avis public dans trois hebdomadaires locaux : le *Messenger de Lachine* (Dorval et Lachine) le jeudi 3 avril 2014; *The Chronicle* (Pointe-Claire et Kirkland) le 2 avril 2014; et *Le Courrier Bordeaux-Cartierville* le 3 avril 2014. Un avis a également été publié dans trois quotidiens nationaux le 29 mars 2014 : *La Presse*, la *Montreal Gazette* et *Le Journal de Montréal*. Le contenu de l'avis incluait une explication de l'impact du Règlement sur les terres relevant de sa juridiction, les liens pour consulter le règlement précédent, les étapes de la modification du Règlement et les coordonnées de Transports Canada pour obtenir plus d'informations.

Le 24 mars 2014, un deuxième avis a été envoyé aux villes suivantes, ainsi qu'à un organisme, pour les informer du processus de modification du Règlement puisque celles-ci n'avaient pas contacté le Ministère : Côte-Saint-Luc, Dollard-Des-Ormeaux, Dorval, Kirkland, Montréal-Ouest, Mont-Royal, Pointe-Claire, Lachine et le Centre d'expertise hydrique du Québec.

Une réunion avec des représentants de la ville de Montréal a eu lieu le 27 février 2014. À la suite de la présentation, les représentants se questionnaient sur le moment de faire des commentaires après la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Transports Canada les a informés de la date possible de publication et qu'ils pourraient faire des commentaires à la suite de cette publication.

Une réunion avec des représentants de l'arrondissement de Saint-Laurent a eu lieu le 14 mars 2014. À la suite de la présentation, les représentants de l'arrondissement voulaient avoir la version numérique du Règlement et du plan qui s'y rattache pour les inclure dans leur base de données. Transports Canada leur a assuré que le tout leur

be sent to them after the documents were published in the *Canada Gazette*, Part II. The borough has a proposal for a wetlands nature park and is aware that it will have to comply with the requirements of the Regulations if the park is created. The borough has partnered with the airport to manage any safety concerns that may arise from the nature park.

A meeting was held with representatives of the Borough of Ahuntsic-Cartierville on April 1, 2014. After the presentation, the borough representatives did not have any concerns.

A meeting was held with representatives of the City of Dollard-Des-Ormeaux on April 7, 2014. After the presentation, the city representatives did not have any concerns.

A meeting was held with representatives of the City of Dorval on April 9, 2014. After the presentation, the city representatives wanted a copy of the digital version of the Regulations and the associated zoning plan for inclusion in their database. Transport Canada stated that a digital copy of the Regulations and copy of the plan would be sent to them after the documents were published in the *Canada Gazette*, Part II. The city representatives also had questions about how the allowable heights would be determined for new buildings under construction and future construction projects. Transport Canada explained how these heights were determined depending on the zoning requirements and suggested consulting certified land surveyors to ensure that the restrictions were met.

A meeting was held with representatives of the City of Pointe-Claire on April 18, 2014. After the presentation, the city representatives wanted a copy of the digital version of the Regulations and the associated zoning plan. Transport Canada stated that a digital copy of the Regulations and copy of the plan would be sent to them after the documents were published in the *Canada Gazette*, Part II. After the presentation, the city representatives did not have any concerns.

A meeting was held with representatives of the Borough of Lachine on April 22, 2014. After the presentation, the borough representatives did not have any concerns.

Transport Canada did not receive any comments from the general public regarding the publication of the notice in local and national newspapers.

The proposed Regulations were published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 27, 2016, and March 5, 2016, followed by a 60-day comment period. Three written comments were received as well as many phone calls from the public on how the Regulations might affect them; all of

serait envoyé après la publication des documents dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. L'arrondissement a un projet de parc naturel en milieu humide. Les représentants sont conscients qu'ils devront respecter les exigences du Règlement de zonage dans l'éventualité où le projet verrait le jour. L'arrondissement a formé un partenariat avec l'aéroport pour gérer tout risque à la sécurité qui pourrait émaner du parc nature.

Une réunion avec des représentants de l'arrondissement d'Ahuntsic-Cartierville a eu lieu le 1<sup>er</sup> avril 2014. À la suite de la présentation, les représentants de l'arrondissement n'avaient aucune préoccupation.

Une réunion avec des représentants de la ville de Dollard-Des-Ormeaux a eu lieu le 7 avril 2014. À la suite de la présentation, les représentants de la ville n'avaient aucune préoccupation.

Une réunion avec des représentants de la ville de Dorval a eu lieu le 9 avril 2014. À la suite de la présentation, les représentants de la ville voulaient avoir la version numérique du Règlement et du plan qui s'y rattache pour les inclure dans leur base de données. Transports Canada leur a assuré que le tout leur serait envoyé après la publication des documents dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. De plus, les représentants de la ville avaient des questions sur la détermination des hauteurs permises pour les nouveaux bâtiments en construction et les projets à venir. Transports Canada a expliqué que la façon de déterminer ces hauteurs dépendait des exigences du zonage et a suggéré qu'ils consultent des arpenteurs-géomètres certifiés pour s'assurer que les limites seraient respectées.

Une réunion avec des représentants de la ville de Pointe-Claire a eu lieu le 18 avril 2014. À la suite de la présentation, les représentants de la ville voulaient avoir la version numérique du Règlement et du plan qui s'y rattache. Transports Canada leur a assuré que le tout leur serait envoyé après la publication des documents dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. À la suite de la présentation, les représentants de la ville n'avaient aucune préoccupation.

Une réunion avec des représentants de l'arrondissement de Lachine a eu lieu le 22 avril 2014. À la suite de la présentation, les représentants de l'arrondissement n'avaient aucune préoccupation.

Transports Canada n'a reçu aucun commentaire du grand public à la suite de la publication de l'avis dans les journaux locaux et nationaux.

Le Règlement proposé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* les 27 février et 5 mars 2016, suivi d'une période de commentaires de 60 jours. Trois commentaires écrits ainsi que plusieurs appels téléphoniques du public ont été reçus afin de savoir comment le

these were answered either by letter, email or telephone. In addition to the publication in the *Canada Gazette*, Part I, a public notice was also published in local newspapers, namely *The Suburban* and *Le Courrier Bordeaux-Cartierville* on March 16 and 30, 2016, and the *Messenger de Lachine* (Dorval) on March 17 and 31, 2016, as well as three national newspapers, namely *La Presse*, *Le Journal de Montréal* and the *Montreal Gazette* on March 16 and 30, 2016. The public notice announced the proposed Regulations and the beginning of a 60-day period of public consultation. The public notice included a link to the *Canada Gazette*, Part I, website, where the proposed Regulations were posted, as well as a notice of an open house where interested parties could find out more about the proposed Regulations, and the mailing and email addresses where written observations could be sent to the Minister of Transport.

Two public consultations were held: one on Wednesday, April 6, 2016, between 8 p.m. and 10 p.m. and one on Saturday, April 16, 2016, between 10 a.m. and 12 p.m. At the first consultation, approximately 10 people were present, including a television crew as well as a journalist from a local newspaper. At the second consultation, there were a dozen people who attended, including representatives from the media. Many concerns were raised regarding the daily operations at the Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport that were not related to the Regulations. With regard to the Regulations, most of the questions were concerning their impact on the owners' property and the new wildlife clause within the limits of the surfaces prohibiting the creation of situations that might attract wildlife. Few questions were raised relative to natural growth or interference with communications. Most concerns expressed were about the frequency of the aircraft overflight and the noise created by them, low flying aircraft, the renunciation of the Runway 10-28 extension and the withdrawal of the new Runway 12-30, which would have reduced the number of movements on the approach and departure from Runways 06L-24R and 06R-24L. However, these concerns are not related to or impacted by the Regulations.

Minor modifications have been made without impact on the Regulations text and the zoning plan: the zoning plan's number has been changed since the publication in the *Canada Gazette*, Part I, following the update of the municipal lot numbers, and minor editorial corrections were made to the runway identification. The plan no. M2016-10278, sheets 1 to 45, prepared by the Department of Public Works and Government Services and dated November 28, 2016, constitutes a revision of the plan no. M2009-9540, sheets 1 to 45, prepared by the Department of Public Works and Government Services.

Règlement pourrait les affecter. Des réponses à ces commentaires ont été envoyées soit par lettre, par courriel ou par téléphone. En plus de la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, un avis public a également été publié dans les journaux locaux, soit *The Suburban* et *Le Courrier Bordeaux-Cartierville* les 16 et 30 mars 2016 et le *Messenger de Lachine* (Dorval) les 17 et 31 mars 2016, ainsi que dans trois journaux nationaux, soit *La Presse*, *Le Journal de Montréal* et la *Montreal Gazette* les 16 et 30 mars 2016, annonçant le Règlement proposé et le début d'une période de consultation publique de 60 jours. L'avis public comprenait un lien vers le site Web de la Partie I de la *Gazette du Canada*, où le texte du Règlement était publié, l'avis d'une réunion publique où les personnes intéressées pouvaient obtenir plus d'informations sur le projet de Règlement, et les adresses postales et courriels où les personnes pouvaient présenter des observations écrites auprès du ministre des Transports.

Les consultations publiques se sont tenues le mercredi 6 avril 2016 entre 20 h et 22 h et le samedi 16 avril 2016 entre 10 h et 12 h. Lors de la première rencontre, une dizaine de personnes étaient présentes, dont une équipe d'une station de télévision, ainsi qu'une journaliste d'un journal local. Lors de la deuxième consultation, une douzaine de personnes étaient présentes de même que des représentants des médias. Plusieurs commentaires concernaient les opérations quotidiennes de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal qui n'étaient pas reliées au Règlement. Par rapport au Règlement, plusieurs voulaient connaître l'impact du nouveau règlement sur leur propriété et la nouvelle clause du péril faunique aux limites définies des surfaces, interdisant la création de situations qui pourraient attirer la faune. Quelques questions ont été soulevées relativement au contrôle de la végétation ou l'interférence des communications. Lors de ces deux séances, les préoccupations étaient surtout à propos de la fréquence des mouvements des aéronefs et du bruit engendré par ceux-ci, les vols à basse altitude, l'abandon de l'extension de la piste 10-28 ainsi que le retrait du projet de la piste 12-30, qui auraient pu réduire le nombre de mouvements à l'approche et au départ des pistes 06L-24R et 06R-24L. Cependant, ces préoccupations ne sont pas reliées au Règlement ni affectées par celui-ci.

Des modifications mineures ont été apportées sans impact sur le texte du Règlement et du plan de zonage : le numéro du plan a changé depuis la parution dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, à la suite de la mise à jour des lots, et des corrections éditoriales mineures ont été apportées à l'identification des pistes. Le plan M2016-10278, feuilles 1 à 45, établi par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux et daté du 28 novembre 2016, constitue une révision du plan M2009-9540, feuilles 1 à 45, établi par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux.



**Rationale**

Transport Canada is the owner of the airport, which is operated by Aéroports de Montréal (ADM). The owner has requested the repeal of the previous Regulations and their replacement by the *Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport Zoning Regulations* and paid the associated costs.

In the Regulations, the airspace associated with Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport remains free of obstacles, thus increasing the safety of aircraft operating at or near the airport. The Regulations also include restrictions on land use and activities that are incompatible with the safe operation of the airport and of aircraft. Those buildings or structures that were previously subject to an exemption or that complied with the previous Regulations but do not comply with the Regulations were identified by the Intrusions Report, deemed to exist, and are not subject to the Regulations.

**Implementation, enforcement and service standards**

The Regulations and the approved zoning plans will be filed with the Bureau de publicité des droits du Québec. A copy of the Regulations and approved plans was distributed to the municipal planning departments of the affected cities, towns and boroughs, the Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport, NAV CANADA, and Transport Canada offices following the publication in the *Canada Gazette*, Part II. Inspectors from the Transport Canada Civil Aviation Directorate are responsible for monitoring and compliance. Aéroports de Montréal remains the primary stakeholder and is responsible for informing Transport Canada of any violations of these Regulations.

**Contact**

Regional Director  
Civil Aviation Quebec Region  
700 Leigh Capreol Place  
Dorval, Quebec  
H4Y 1G7  
Telephone: 514-633-3159  
Fax: 514-633-3052

**Justification**

Transports Canada est le propriétaire de l'aéroport, qui est exploité par Aéroports de Montréal. Le propriétaire a demandé l'abrogation du règlement précédent et de le remplacer par le Règlement et a assumé les coûts afférents.

Dans le Règlement, l'espace aérien associé à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal reste sans obstacle, augmentant ainsi la sécurité des aéronefs évoluant à l'aéroport ou près de celui-ci. Aussi, le Règlement comprend des restrictions sur l'utilisation des terres et des activités incompatibles avec la sécurité d'exploitation de l'aéroport et des aéronefs. Les bâtiments ou structures qui ont été sujets à une exemption ou qui sont conformes au règlement précédent mais qui ne sont pas conformes au Règlement ont été identifiés dans le rapport d'intrusion, sont considérés comme existants, et sont assujettis au concept de droits acquis (clause grand-père).

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

Le Règlement et le plan approuvé seront déposés au Bureau de publicité des droits du Québec. Une copie numérique du Règlement et des plans approuvés seront distribués aux services municipaux de planification des villes et des arrondissements affectés, à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, à NAV CANADA et aux bureaux de Transports Canada suivant la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Les inspecteurs de la direction régionale de l'Aviation civile de Transports Canada seront responsables de la surveillance et de s'assurer de la conformité. Aéroports de Montréal demeurera le premier intervenant et informera Transports Canada de tout empiètement au Règlement.

**Personne-ressource**

Directeur régional  
Aviation civile Région du Québec  
700, place Leigh-Capreol  
Dorval (Québec)  
H4Y 1G7  
Téléphone : 514-633-3159  
Télécopieur : 514-633-3052

Registration  
SOR/2017-202 September 22, 2017

TRANSPORTATION APPEAL TRIBUNAL OF CANADA  
ACT

### Rules Amending the Civil Aviation Tribunal Rules

P.C. 2017-1178 September 22, 2017

The Transportation Appeal Tribunal of Canada, pursuant to section 18 of the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Rules Amending the Civil Aviation Tribunal Rules*.

Ottawa, May 5, 2017

John Badowski  
Chairperson of the Transportation Appeal Tribunal  
of Canada

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 18 of the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*<sup>a</sup>, approves the annexed *Rules Amending the Civil Aviation Tribunal Rules*.

### Rules Amending the Civil Aviation Tribunal Rules

## Amendments

**1** The long title of the *Civil Aviation Tribunal Rules*<sup>1</sup> is replaced by the following:

#### Transportation Appeal Tribunal of Canada Rules

**2** Section 1 of the Rules and the heading before it are repealed.

**3** The definitions *Act* and *proceeding* in section 2 of the Rules are replaced by the following:

**Act** means the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*; (*Loi*)

**proceeding** means a request for a review, an appeal or an application that is before the Tribunal; (*instance*)

Enregistrement  
DORS/2017-202 Le 22 septembre 2017

LOI SUR LE TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS  
DU CANADA

### Règles modifiant les Règles du Tribunal de l'aviation civile

C.P. 2017-1178 Le 22 septembre 2017

En vertu de l'article 18 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*<sup>a</sup>, le Tribunal d'appel des transports du Canada établit les *Règles modifiant les Règles du Tribunal de l'aviation civile*, ci-après.

Ottawa, le 5 mai 2017

Le président du Tribunal d'appel des transports  
du Canada  
John Badowski

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 18 de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil agréé l'établissement des *Règles modifiant les Règles du Tribunal de l'aviation civile*, ci-après, par le Tribunal d'appel des transports du Canada.

### Règles modifiant les Règles du Tribunal de l'aviation civile

## Modifications

**1** Le titre intégral des *Règles du Tribunal de l'aviation civile*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

#### Règles du Tribunal d'appel des transports du Canada

**2** L'article 1 des mêmes règles et l'intertitre le précédant sont abrogés.

**3** Les définitions de *instance* et *Loi*, à l'article 2 des mêmes règles, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

**instance** Les requêtes en révision, les appels et les demandes dont est saisi le Tribunal. (*proceeding*)

**Loi** La *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*. (*Act*)

<sup>a</sup> S.C. 2001, c. 29

<sup>1</sup> SOR/86-594

<sup>a</sup> L.C. 2001, ch. 29

<sup>1</sup> DORS/86-594

**4 Section 3 of the Rules is replaced by the following:**

**3** These Rules apply to

- (a) requests for a review or appeals brought before the Tribunal under a statute referred to in subsection 2(2) or (3) of the Act; and
- (b) applications referred to in section 10.

**5 Section 4 of the Rules is replaced by the following:**

**4** If a procedural matter not provided for by the Act, by statutes referred to in subsection 2(2) or (3) of the Act or by these Rules arises during the course of any proceeding, the Tribunal may take any action it considers necessary to enable it to settle the matter effectively, completely and fairly.

**6 Section 9 of the Rules is replaced by the following:**

**9** If a time limit prescribed by these Rules falls on a Saturday or a holiday, the time limit is extended to the next following business day.

**7 Subsection 10(1) of the Rules is replaced by the following:**

**10 (1)** This section applies to any application for any relief or order brought before the Tribunal under a statute referred to in subsection 2(2) or (3) of the Act, other than a request for a review or an appeal.

**(1.1)** An application shall be in writing and filed with the Tribunal unless, in the opinion of the Tribunal, circumstances exist to allow the application to be brought in some other manner.

**8 Subsection 14(3) of the Rules is replaced by the following:**

**(3)** At the time of service of a summons on a person, the party requesting the appearance of the person shall pay witness fees and travel expenses to the person in accordance with Rule 42 of the *Federal Courts Rules*.

**9 (1) Paragraph 15(1)(a) of the English version of the Rules is replaced by the following:**

- (a) detained in custody and immediately brought before the Tribunal until their presence as a witness is no longer required; or

**(2) Subparagraph 15(2)(a)(ii) of the Rules is replaced by the following:**

- (ii) was paid or offered witness fees and travel expenses in accordance with subsection 14(3), and

**4 L'article 3 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**3** Les présentes règles s'appliquent :

- a) aux requêtes en révision et aux appels dont est saisi le Tribunal en application des lois mentionnées aux paragraphes 2(2) ou 2(3) de la Loi;
- b) aux demandes visées à l'article 10.

**5 L'article 4 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**4** Le Tribunal peut prendre les mesures qu'il juge nécessaires pour trancher efficacement, complètement et équitablement, au cours d'une instance, toute question de procédure non prévue par la Loi, par les lois visées aux paragraphes 2(2) et 2(3) de la Loi ou par les présentes règles.

**6 L'article 9 des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**9** Tout délai prévu par les présentes règles qui expire un samedi ou un jour férié est prorogé au premier jour ouvrable suivant.

**7 Le paragraphe 10(1) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**10 (1)** Le présent article s'applique à toute demande visant l'obtention d'un redressement ou d'une ordonnance, déposée auprès du Tribunal en vertu d'une loi visée aux paragraphes 2(2) ou 2(3) de la Loi, autre qu'une requête en révision ou un appel.

**(1.1)** La demande est faite par écrit et déposée auprès du Tribunal, sauf si, de l'avis de celui-ci, les circonstances justifient qu'elle soit présentée autrement.

**8 Le paragraphe 14(3) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**(3)** La partie qui cite un témoin lui verse, aux termes de la règle 42 des *Règles des Cours fédérales*, l'indemnité de témoin et les frais de déplacement au moment de la signification de la citation.

**9 (1) L'alinéa 15(1)a) de la version anglaise des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

- (a) detained in custody and immediately brought before the Tribunal until their presence as a witness is no longer required; or

**(2) Le sous-alinéa 15(2)a)(ii) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

- (ii) que l'indemnité de témoin et les frais de déplacement mentionnés au paragraphe 14(3) lui ont été versés ou offerts,

**10 Subsection 18(1) of the Rules is replaced by the following:**

**18 (1)** An appeal to the Tribunal shall be commenced by filing a request for appeal in writing with the Tribunal.

**11 Paragraph 19(b) of the Rules is replaced by the following:**

**(b)** a copy of the record referred to in section 20 of the Act, respecting the matters to which the appeal relates.

**12 The heading before section 20 of the English version of the Rules is replaced by the following:**

## Determination or Decision

**13 (1) Subsection 20(1) of the English version of the Rules is replaced by the following:**

**20 (1)** The Tribunal shall render its determination or decision in writing at the conclusion of a proceeding or as soon as is feasible after a proceeding.

**(2) Subsection 20(3) of the English version of the Rules is replaced by the following:**

**(3)** The Tribunal shall serve on each party a copy of the determination or decision immediately after it has been rendered.

## Coming into Force

**14** These Rules come into force on the day on which they are registered.

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

### Issues

The *Civil Aviation Tribunal Rules* (SOR/86-594) [the Rules] have not been amended since 1993. The Rules do not reference various acts that provide jurisdiction to the Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC). As well, the Rules make reference to determinations, but not decisions.

Government action is needed to remedy the aforementioned issues by amending the Rules.

**10 Le paragraphe 18(1) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**18 (1)** Un appel devant le Tribunal est interjeté par le dépôt auprès de celui-ci d'une demande écrite à cet effet.

**11 L'alinéa 19b) des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**b)** une copie du registre, visé à l'article 20 de la Loi, portant sur les affaires afférentes à l'appel.

**12 L'intertitre précédant l'article 20 de la version anglaise des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

## Determination or Decision

**13 (1) Le paragraphe 20(1) de la version anglaise des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**20 (1)** The Tribunal shall render its determination or decision in writing at the conclusion of a proceeding or as soon as is feasible after a proceeding.

**(2) Le paragraphe 20(3) de la version anglaise des mêmes règles est remplacé par ce qui suit :**

**(3)** The Tribunal shall serve on each party a copy of the determination or decision immediately after it has been rendered.

## Entrée en vigueur

**14** Les présentes règles entrent en vigueur à la date de leur enregistrement.

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

*(Ce résumé ne fait pas partie des Règles.)*

### Enjeux

Les *Règles du Tribunal de l'aviation civile* (DORS/86-594) [les Règles] n'ont pas été modifiées depuis 1993. Les Règles ne font aucune référence à plusieurs lois qui donnent une compétence au Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC). Par ailleurs, la version anglaise des Règles ne fait référence qu'aux « déterminations », un des deux types de décisions rendues par le TATC, mais pas aux « décisions ».

L'intervention du gouvernement est requise afin de remédier aux problèmes relevés ci-dessus en modifiant les Règles.

## Background

The Civil Aviation Tribunal was established under Part IV of the *Aeronautics Act* (R.S.C., 1985, c. A-2) in 1986 to hear aviation reviews and appeals. The Rules were created in 1986 and amended in 1993 (SOR/93-346).

The TATC was established in 2003 pursuant to the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act* (S.C. 2001, c. 29). The TATC replaced the Civil Aviation Tribunal. In addition to aviation, the TATC's jurisdiction extends to marine, railway, and international bridges and tunnels sectors.

## Objectives

The objective of this proposal is to amend the Rules, such that they reference relevant enactments and refer to determinations, as well as decisions of the TATC.

## Description

The *Rules Amending the Civil Aviation Tribunal Rules* (the Amendments) change the name of the Rules from “*Civil Aviation Tribunal Rules*” to “*Transportation Appeal Tribunal of Canada Rules*.”

Because the Rules are now made under the authority of the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*, the definition of “Act” has been changed to reference the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act* instead of the *Aeronautics Act*.

As well, the definition of “proceeding” is no longer limited to proceedings taken under the *Aeronautics Act*. The Amendments clarify the proceedings that the Rules apply to by referencing subsections 2(2) and 2(3) of the *Transportation Appeal Tribunal of Canada Act*, which establish the proceedings over which the TATC has jurisdiction.

In regard to the summoning of witnesses, the Amendments update the reference to Rule 351 of the *Federal Court Rules* (C.R.C. 1978, c. 663), which has been repealed and replaced, with a reference to Rule 42 of the *Federal Courts Rules* (SOR/98-106).

Where previously the Rules only mentioned “determinations,” the Amendments add a reference to “decisions.” This change would reflect the fact that the TATC renders both determinations and decisions: determinations are issued following a review by the TATC of the Minister of Transport's decision, whereas decisions are issued following a review by a TATC appeal panel of a previous TATC determination.

## Contexte

Le Tribunal de l'aviation civile a été établi en vertu de la partie IV de la *Loi sur l'aéronautique* [L.R.C. (1985), ch. A-2] en 1986 pour entendre les révisions et les appels en matière d'aviation. Les Règles ont été créées en 1986 et modifiées en 1993 (DORS/93-346).

Le TATC a été établi en 2003 en vertu de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* (L.C. 2001, ch. 29). Le TATC a remplacé le Tribunal de l'aviation civile. En plus du secteur de l'aviation, la compétence du TATC s'étend aux secteurs maritime, ferroviaire et des ponts et tunnels internationaux.

## Objectifs

L'objectif du présent projet de règlement est de modifier les Règles de manière à ce qu'elles renvoient aux dispositions législatives pertinentes et que leur version anglaise fasse mention de « déterminations » et « décisions », les deux types de décisions rendues par le TATC.

## Description

Les *Règles modifiant les Règles du Tribunal de l'aviation civile* (l'instrument modificatif) remplacent le titre des Règles par « *Règles du Tribunal d'appel des transports du Canada* ».

Puisque les Règles sont maintenant établies en vertu de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, la définition du terme « Loi » a été modifiée pour faire référence à cette loi au lieu de la *Loi sur l'aéronautique*.

Aussi, la définition du terme « instance » n'est plus limitée aux seules procédures prises en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*. L'instrument modificatif clarifie par ailleurs le champ d'application des Règles en faisant un renvoi aux paragraphes 2(2) et 2(3) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada*, qui établissent les instances à l'égard desquelles le Tribunal a compétence.

En ce qui a trait à l'assignation de témoins à comparaître, l'instrument modificatif remplace le renvoi à la règle 351 des *Règles de la Cour fédérale* (C.R.C. 1978, ch. 663), qui a été abrogée et remplacée, par un renvoi à la règle 42 des *Règles des Cours fédérales* (DORS/98-106).

Dans la version anglaise des Règles, là où il n'est question que des décisions en révision (« déterminations » en anglais), l'instrument modificatif ajoute une référence aux décisions en appel (« décisions » en anglais) de manière à rendre compte du fait que le TATC rend ces deux types de décisions : en révision lorsqu'il examine une décision du ministre des Transports et en appel lorsqu'un comité d'appel du TATC examine une décision rendue en révision par le TATC.

**“One-for-One” Rule**

The Amendments are not expected to increase administrative burden on business. Thus, the “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as there is no change in administrative costs to business.

**Small business lens**

The small business lens does not apply to this proposal, as there are no costs involved for small business.

**Consultation**

The TATC felt it was unnecessary to approach stakeholders to discuss the amendments, as the amendments are not substantive in nature.

**Rationale**

The Amendments will ensure that the Rules use terminology that better reflects the current situation. They will also ensure that the Rules reference legislation that has expanded the jurisdiction of the TATC, as well as appropriate legislation with regard to the summoning of witnesses.

The Amendments are economically inconsequential. They do not add new rules, but rather amend existing rules. They do not result in distributional issues or costs to Government, business (industry), consumers or Canadians.

The Amendments will add greater coherence to the TATC’s legislative framework and make the Rules more current and easier to understand.

**Implementation, enforcement and service standards**

The TATC will administer and interpret these Amendments as required in the course of its proceedings.

**Contact**

Jacqueline Corado  
Legal Counsel  
Secretariat to the Transportation Appeal Tribunal of  
Canada  
333 Laurier Avenue West, 12th Floor  
Ottawa, Ontario  
K1A 0N5  
Telephone: 613-949-4326  
Email: [jacqueline.corado@tribunal.gc.ca](mailto:jacqueline.corado@tribunal.gc.ca)

**Règle du « un pour un »**

Il n’est prévu qu’aucune augmentation du fardeau administratif des entreprises ne découle du règlement modificatif. La règle du « un pour un » ne s’applique pas à ce projet de règlement, puisqu’il n’y a aucun changement en matière de coûts administratifs imposés aux entreprises.

**Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas, puisque ce projet de règlement n’entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

**Consultation**

Le TATC a jugé qu’il n’était pas nécessaire de mener de consultations auprès des intervenants concernés, puisque l’instrument modificatif n’apporte aucune modification de fond.

**Justification**

L’instrument modificatif fera en sorte que les Règles emploient une terminologie qui traduit mieux la situation actuelle. Il fera aussi en sorte que les Règles renvoient à certaines dispositions législatives qui ont élargi la compétence du TATC et à la disposition appropriée en ce qui concerne l’assignation de témoins à comparaître.

L’instrument modificatif ne soulève aucune considération économique. Il n’ajoute aucune nouvelle règle, mais modifie plutôt les règles existantes. Il n’entraîne aucune redistribution ni dépense pour le gouvernement, les entreprises (l’industrie), les consommateurs ou les Canadiennes et les Canadiens.

L’instrument modificatif confèrera une plus grande cohérence au cadre législatif du TATC et rendra les Règles plus faciles à comprendre en plus de les mettre à jour.

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

Le TATC administrera et interprétera ces modifications à mesure qu’il aura à le faire dans le cours de ses activités.

**Personne-ressource**

Jacqueline Corado  
Avocate  
Secrétariat du Tribunal d’appel des transports du  
Canada  
333, avenue Laurier Ouest, 12<sup>e</sup> étage  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0N5  
Téléphone : 613-949-4326  
Courriel : [jacqueline.corado@tribunal.gc.ca](mailto:jacqueline.corado@tribunal.gc.ca)

Registration  
SOR/2017-203 September 22, 2017

PILOTAGE ACT

**Regulations Amending the Laurentian  
Pilotage Tariff Regulations**

P.C. 2017-1179 September 22, 2017

RESOLUTION

Whereas the Laurentian Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)<sup>a</sup> of the *Pilotage Act*<sup>b</sup>, published a copy of the proposed *Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations*, in the annexed form, in the *Canada Gazette*, Part I, on April 29, 2017;

Therefore, the Laurentian Pilotage Authority, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations*.

Montréal, June 1, 2017

Fulvio Fracassi  
Chief Executive Officer  
Laurentian Pilotage Authority

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*<sup>b</sup>, approves the annexed *Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations*, made by the Laurentian Pilotage Authority.

**Regulations Amending the Laurentian  
Pilotage Tariff Regulations**

**Amendments**

**1 (1) Subsection 2(4) of the *Laurentian Pilotage Tariff Regulations*<sup>1</sup> is amended by striking out “and” at the end of paragraph (c), by adding “and” at the end of paragraph (d) and by adding the following after paragraph (d):**

(e) a compass adjustment.

<sup>a</sup> S.C. 1998, c. 10, s. 150

<sup>b</sup> R.S., c. P-14

<sup>1</sup> SOR/2001-84

Enregistrement  
DORS/2017-203 Le 22 septembre 2017

LOI SUR LE PILOTAGE

**Règlement modifiant le Règlement sur les  
tarifs de pilotage des Laurentides**

C.P. 2017-1179 Le 22 septembre 2017

RÉSOLUTION

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur le pilotage*<sup>b</sup>, l'Administration de pilotage des Laurentides a publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 29 avril 2017, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides*, conforme au texte ci-après,

À ces causes, en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*<sup>b</sup>, l'Administration de pilotage des Laurentides prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides*, ci-après.

Montréal, le 1<sup>er</sup> juin 2017

Le premier dirigeant  
de l'Administration de pilotage des Laurentides  
Fulvio Fracassi

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides*, ci-après, pris par l'Administration de pilotage des Laurentides.

**Règlement modifiant le Règlement sur les  
tarifs de pilotage des Laurentides**

**Modifications**

**1 (1) Le paragraphe 2(4) du *Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :**

e) une compensation de compas.

<sup>a</sup> L.C. 1998, ch. 10, art. 150

<sup>b</sup> L.R., ch. P-14

<sup>1</sup> DORS/2001-84

**(2) Paragraph 2(5)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) it is likely that, between the time the pilots embark and the time they disembark, the ship will be underway in District No. 1 for more than either 10 consecutive hours for trips starting between 05:00 and 19:59, or 8 consecutive hours for trips starting between 20:00 and 04:59;

**2 (1) Paragraph 8(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

(b) the ship leaves a berth in a port or leaves a place within the region of the Authority after the pilot has embarked at the port or place, except if the ship is in transit and there is a change of pilot at Trois-Rivières, Sorel-Tracy or Montréal;

**(2) Paragraph 8(2)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) the pilot referred to in paragraph (1)(a), (b), (c) or (d) leaves the ship, except if the ship is in transit and there is a change of pilot at Trois-Rivières, Sorel-Tracy or Montréal;

**3 (1) Paragraph 9(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) the pilot whose services have been requested reports to the pilot boarding station and is delayed there; or

**(2) Subparagraph 9(1)(b)(i) of the Regulations is replaced by the following:**

(i) at anchorage, or moored to a wharf, a pier, a mooring buoy or a berthed, anchored or grounded ship,

(i.1) in the Saint-Lambert Lock or moored to its approach wall,

**(3) Subsection 9(2) of the Regulations is replaced by the following:**

(2) When the pilot is detained for more than one hour, the fees set out in item 6 of Schedule 2 for each subsequent hour are reduced by half if the detention is caused by a docking, an anchoring, ice conditions that force the ship to stop, weather conditions, a change in the expected time of arrival of the ship, delays associated with pilot boat services, the delay of a replacement pilot, a shortage of pilots, delays at wharf or at anchor as a result of maritime traffic management by the competent authorities, or the grounding of the ship.

**(2) L'alinéa 2(5)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) entre le moment où les pilotes embarquent et débarquent, il est probable que le navire fasse route dans la circonscription n° 1 pendant plus de 10 heures consécutives pour les voyages débutant entre 05 h 00 et 19 h 59, ou pendant plus de 8 heures consécutives pour les voyages débutant entre 20 h 00 et 04 h 59;

**2 (1) L'alinéa 8(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) qu'il quitte un poste dans un port ou un endroit situé dans la région de l'Administration après que le pilote est monté à bord dans ce port ou à cet endroit, sauf si le navire est en transit et qu'il y a un changement de pilote à Trois-Rivières, à Sorel-Tracy ou à Montréal;

**(2) L'alinéa 8(2)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) le pilote visé aux alinéas (1)a), b), c) ou d) quitte le navire, sauf si le navire est en transit et qu'il y a un changement de pilote à Trois-Rivières, à Sorel-Tracy ou à Montréal;

**3 (1) L'alinéa 9(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) le pilote dont les services ont été demandés se présente à la station d'embarquement de pilotes et y est retenu;

**(2) Le sous-alinéa 9(1)b)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(i) au mouillage ou amarré à un quai, à une jetée ou à une bouée d'amarrage ou à un navire amarré, au mouillage ou échoué,

(i.1) dans l'écluse de Saint-Lambert ou amarré au mur d'approche de celle-ci,

**(3) Le paragraphe 9(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Lorsque le séjour du pilote est prolongé au-delà d'une heure, les droits prévus à l'article 6 de l'annexe 2 pour chaque heure suivante sont réduits de moitié si la prolongation est causée par un accostage, un mouillage, des conditions de glace qui forcent l'arrêt du navire, les conditions météorologiques, la révision de l'heure prévue d'arrivée du navire, des retards associés aux services de bateaux-pilotes, le retard d'un pilote qui vient le remplacer, une pénurie de pilotes, des retards au quai ou au mouillage découlant de la gestion du trafic maritime par les autorités compétentes ou l'échouement du navire.



## Coming into Force

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

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

#### Issues

In accordance with the tariff in effect, the Laurentian Pilotage Authority (hereinafter called “the Authority”) should collect larger amounts from its clients, in certain respects, than it now pays to the Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central inc. (hereinafter called “CPSLC”). The *Laurentian Pilotage Tariff Regulations* (Tariff Regulations) are harmonized with the new payment rules in effect with the CPSLC.

#### Background

The Authority uses the pilotage charges it collects to pay the pilots providing the pilotage services. Their fees are stipulated in a service contract concluded pursuant to the *Pilotage Act* (the Act), with each pilot corporation exercising its monopoly in the three districts under the Authority’s jurisdiction.

However, new contract clauses in effect with the CPSLC set out rules that are different from those currently in effect in the existing tariff that stipulate the fees paid to this corporation.

#### Objectives

Harmonization of the Tariff Regulations with some of the rules setting the fees paid to the CPSLC will make it possible to reduce the pilotage charges payable by clients by a similar amount.

#### Description

First, the payment of the fees of two pilots is excluded when a compass adjustment is made in a double pilotage situation. In addition, the duration of the trip beyond which the double pilotage is not billed has been changed under an agreement with the CPSLC. There are therefore grounds to make an exception to the current limit of 10 hours at all times, and instead make the limit 8 hours for night trips.

In addition, new pilots may be dispatched to ships transiting between Sorel-Tracy and Montréal, whose trip

## Entrée en vigueur

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

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Enjeux

Suivant le tarif en vigueur, l’Administration de pilotage des Laurentides (ci-après « l’Administration ») devrait percevoir de sa clientèle, à certains égards, des sommes plus importantes que ce qu’elle paie maintenant à la Corporation des pilotes du Saint-Laurent Central inc. (ci-après « CPSLC »). Le *Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides* (le règlement tarifaire) est harmonisé avec les nouvelles règles de paiement en vigueur avec la CPSLC.

#### Contexte

Les droits de pilotage perçus par l’Administration lui permettent de rémunérer les pilotes qui rendent les services de pilotage. Leurs honoraires sont établis dans un contrat de service qui intervient, suivant la *Loi sur le pilotage* (la Loi), avec chacune des corporations de pilotes qui exerce son monopole dans les trois circonscriptions qui relèvent de l’Administration.

De nouvelles dispositions contractuelles en vigueur avec la CPSLC prévoient cependant des règles différentes de celles qui existent dans le tarif actuel pour fixer les honoraires versés à cette corporation.

#### Objectifs

L’harmonisation du règlement tarifaire avec certaines règles fixant les honoraires versés à la CPSLC permettra de réduire d’autant les droits de pilotage exigibles de la clientèle.

#### Description

Dans un premier temps, le paiement des honoraires de deux pilotes est exclu lorsqu’une compensation de compas est effectuée en situation de double pilotage. Également, la durée du voyage au-delà de laquelle le double pilotage n’est pas facturé a été modifiée par entente avec la CPSLC. Il y a donc lieu de faire exception à la limite actuelle de 10 heures en tout temps, afin qu’elle soit plutôt de 8 heures pour les voyages de nuit.

D’autre part, de nouvelles relèves de pilotes sont prévues à Sorel-Tracy et à Montréal pour les navires en transit

duration will probably exceed 8 hours at night or 10 hours during the day. It is therefore necessary to amend the Tariff Regulations so that the transshipment of new pilots does not result in a trip start or end, and additional charges to be paid by clients.

Replacement pilot delay is now a circumstance that justifies the non-doubling of billed pilotage charges when a pilot's stay at a boarding station or on board a ship extends beyond one hour.

Lastly, the Regulations are amended in order to take requests of the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations into account. The changes to the Regulations will consist in a redrafting of section 9 to make the statutory instrument clearer, as requested by the Committee.

### **“One-for-One” Rule**

The “One-for-One” Rule does not apply to the Regulations, as there is no change in administrative costs to business.

### **Small business lens**

The small business lens does not apply, as there are no costs to small business.

### **Consultation**

Following the consultations held with associations representing clients, i.e. The Shipping Federation of Canada, Canadian Shipowners Association and St. Lawrence Ship-operators, there is no opposition to the proposed amendments.

As required under section 34 of the *Pilotage Act*, these amendments were published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 29, 2017, followed by a 30-day comment period to provide interested persons with the opportunity to make comments or to file a notice of objection with the Canadian Transportation Agency (CTA). No comments were received and no notices of objection were filed.

### **Rationale**

Amendments to the financial provisions in the service contract with the CPSLC will help to reduce the pilotage charges payable by clients for the delivery of some pilotage services.

The amendments to the Tariff Regulations concern mostly services that we provide on an exceptional basis. Overall, these tariff reductions will deprive the Authority of a very

dont la durée du voyage excédera probablement 8 heures de nuit et 10 heures de jour. Le règlement tarifaire est ainsi modifié afin que ces relèves n'entraînent pas un début ou une fin de voyage ni des droits supplémentaires à payer pour la clientèle.

Le retard d'un pilote est désormais une circonstance qui justifie le fait de ne pas doubler les droits de pilotage facturés lorsque le séjour d'un pilote à une station d'embarquement ou à bord d'un navire est prolongé au-delà d'une heure.

Enfin, des modifications sont apportées pour tenir compte des demandes du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Le Règlement modifie l'article 9, notamment pour clarifier le texte réglementaire tel qu'il est demandé par le Comité.

### **Règle du « un pour un »**

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au Règlement, car il n'y a aucun changement des coûts administratifs imposés aux entreprises.

### **Lentille des petites entreprises**

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas, car les modifications n'entraînent aucun coût pour les petites entreprises.

### **Consultation**

Suivant les consultations menées auprès des associations représentant la clientèle, soit la Fédération maritime du Canada, l'Association des armateurs canadiens et les Armateurs du Saint-Laurent, il n'y a pas d'opposition au projet de règlement.

Comme le prévoit l'article 34 de la *Loi sur le pilotage*, ces modifications ont fait l'objet d'une publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 29 avril 2017, suivi d'une période de 30 jours pour solliciter les commentaires du public et offrir la possibilité aux intéressés de formuler un avis d'opposition auprès de l'Office des transports du Canada (OTC). Aucune observation n'a été reçue et aucun avis d'opposition n'a été déposé.

### **Justification**

La modification de dispositions de nature financière au contrat de service intervenu avec la CPSLC permet de réduire les droits de pilotage exigibles de la clientèle dans le cadre de la prestation de certains services de pilotage.

Les modifications tarifaires visent pour la plupart des services que l'Administration rend exceptionnellement. Globalement, ces réductions tarifaires priveront

insignificant amount of revenue. The impact will be negligible.

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

Section 45 of the Act provides an enforcement mechanism for these Regulations, in that a pilotage authority can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid. Section 48 of the Act stipulates that every person who fails to comply with Part 1 of the Act, other than section 15.3, or with the actual Regulations, is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000.

### **Contact**

Fulvio Fracassi  
Chief Executive Officer  
Laurentian Pilotage Authority  
999 De Maisonneuve Boulevard West  
Suite 1410  
Montréal, Quebec  
H3A 3L4  
Telephone: 514-283-6320  
Fax: 514-496-2409  
Email: [fulvio.fracassi@apl.gc.ca](mailto:fulvio.fracassi@apl.gc.ca)

l'Administration de revenus représentant un montant très peu considérable. Compte tenu de nos revenus, il s'agit d'un impact négligeable.

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

L'article 45 de la Loi prévoit un mécanisme pour l'application du Règlement. En effet, une administration de pilotage peut aviser un agent des douanes qui est en service dans un port canadien de ne pas donner congé à un navire lorsque des droits de pilotage sont exigibles et impayés. L'article 48 de la Loi prévoit que quiconque contrevient à la partie 1 de la Loi, autre que l'article 15.3, ou au Règlement, commet une infraction et est passible d'une amende maximale de 5 000 \$ sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

### **Personne-ressource**

Fulvio Fracassi  
Premier dirigeant  
Administration de pilotage des Laurentides  
999, boulevard de Maisonneuve Ouest  
Bureau 1410  
Montréal (Québec)  
H3A 3L4  
Téléphone : 514-283-6320  
Télécopieur : 514-496-2409  
Courriel : [fulvio.fracassi@apl.gc.ca](mailto:fulvio.fracassi@apl.gc.ca)

Registration  
SOR/2017-204 September 22, 2017

SPECIAL ECONOMIC MEASURES ACT

### Special Economic Measures (Venezuela) Regulations

P.C. 2017-1196 September 22, 2017

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to subsections 4(1) to (3) of the *Special Economic Measures Act*<sup>a</sup>, makes the annexed *Special Economic Measures (Venezuela) Regulations* for the purpose of implementing the decision of the Association Concerning the Situation in Venezuela made on September 5, 2017.

### Special Economic Measures (Venezuela) Regulations

## Interpretation

#### Definitions

**1** The following definitions apply in these Regulations.

**Minister** means the Minister of Foreign Affairs. (*ministre*)

**Venezuela** means the Bolivarian Republic of Venezuela and includes

- (a) any of its political subdivisions;
- (b) its government and any of its departments or any government or department of its political subdivisions; and
- (c) any of its agencies or any agency of its political subdivisions. (*Venezuela*)

## List

#### Listed person

**2** A person whose name is listed in the schedule is a person who is in Venezuela, or is a national of Venezuela who does not ordinarily reside in Canada, and in respect of whom the Governor in Council, on the recommendation

Enregistrement  
DORS/2017-204 Le 22 septembre 2017

LOI SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES

### Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Venezuela

C.P. 2017-1196 Le 22 septembre 2017

Sur recommandation de la ministre des Affaires étrangères et en vertu des paragraphes 4(1) à (3) de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Venezuela*, ci-après en vue de la mise en œuvre de la décision prise le 5 septembre 2017 par l'Association visant la situation au Venezuela.

### Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Venezuela

## Définitions

#### Définitions

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

**Venezuela** S'entend de la République bolivarienne du Venezuela. Y sont assimilés :

- a) ses subdivisions politiques;
- b) son gouvernement, ses ministères et le gouvernement et les ministères de ses subdivisions politiques;
- c) ses organismes ou ceux de ses subdivisions politiques. (*Venezuela*)

**ministre** Le ministre des Affaires étrangères. (*Minister*)

## Liste

#### Personne dont le nom figure sur la liste

**2** Figure sur la liste établie à l'annexe le nom de toute personne qui se trouve au Venezuela ou qui est un de ses nationaux ne résidant pas habituellement au Canada à l'égard de laquelle le gouverneur en conseil est convaincu,

<sup>a</sup> S.C. 1992, c. 17

<sup>a</sup> L.C. 1992, ch. 17

of the Minister, is satisfied that there are reasonable grounds to believe is

- (a)** a person engaged in activities that directly or indirectly undermine the security, stability or integrity of democratic institutions of Venezuela;
- (b)** a current or former senior official in the Government of Venezuela;
- (c)** a current or former member of the Constituent National Assembly of Venezuela;
- (d)** an associate or family member of a person referred to in paragraphs (a), (b) or (c);
- (e)** an entity owned, held or controlled, directly or indirectly, by a person referred to in paragraphs (a), (b), (c) or (d) or acting on behalf of or at the direction of a person referred to in paragraphs (a), (b), (c) or (d); or
- (f)** a senior official of an entity referred to in paragraph (e).

## Prohibitions

### Prohibited dealings and activities

**3** It is prohibited for any person in Canada or any Canadian outside Canada to

- (a)** deal in any property, wherever situated, that is owned, held or controlled by a listed person or by a person acting on behalf of a listed person;
- (b)** enter into or facilitate any transaction related to a dealing referred to in paragraph (a);
- (c)** provide any financial or related services in respect of a dealing referred to in paragraph (a);
- (d)** make available any goods, wherever situated, to a listed person or to a person acting on behalf of a listed person; or
- (e)** provide any financial or related services to or for the benefit of a listed person.

### Non-application

**4** Section 3 does not apply in respect of

- (a)** any payment made by or on behalf of a listed person that is due under a contract entered into before the person became a listed person, provided that the payment is not made to a listed person or to a person acting on behalf of a listed person;

sur recommandation du ministre, qu'il existe des motifs raisonnables de croire qu'il s'agit de l'une ou l'autre des personnes suivantes :

- a)** une personne s'adonnant à des activités qui, même indirectement, nuisent à la sécurité, la stabilité ou l'intégrité d'institutions démocratiques du Venezuela;
- b)** un haut fonctionnaire, ou un ancien haut fonctionnaire, du gouvernement du Venezuela;
- c)** un membre, ou un ancien membre, de l'Assemblée nationale constituante du Venezuela;
- d)** l'associé ou le membre de la famille d'une personne visée à l'alinéa a), b) ou c);
- e)** l'entité appartenant à une personne visée à l'alinéas a), b), c) ou d) détenue ou contrôlée, même indirectement, par elle ou pour son compte ou suivant ses instructions;
- f)** le cadre supérieur d'une entité visée à l'alinéa e).

## Interdictions

### Opérations et activités interdites

**3** Il est interdit à toute personne se trouvant au Canada et à tout Canadien se trouvant à l'étranger :

- a)** d'effectuer une opération portant sur un bien où qu'il soit, appartenant à une personne dont le nom figure sur la liste ou détenu ou contrôlé par elle ou pour son compte;
- b)** de conclure une transaction liée à une opération visée à l'alinéa a) ou d'en faciliter la conclusion;
- c)** de fournir des services financiers ou connexes à l'égard de toute opération visée à l'alinéa a);
- d)** de rendre disponibles des marchandises, où qu'elles soient, à une personne dont le nom figure sur la liste ou à une personne agissant pour son compte;
- e)** de fournir des services financiers ou connexes à une personne dont le nom figure sur la liste ou à son bénéficiaire.

### Non-application

**4** L'article 3 ne s'applique pas à l'égard :

- a)** de tout paiement — fait par une personne dont le nom figure sur la liste ou par une personne agissant pour son compte — exigible aux termes d'un contrat conclu par une personne dont le nom figure sur la liste avant que son nom y figure, pour autant que le

**(b)** any transactions necessary for a Canadian to transfer to a non-listed person any accounts, funds or investments of a Canadian held by a listed person on the day on which that person became a listed person;

**(c)** any dealings with a listed person required with respect to loan repayments made to any person in Canada, or any Canadian outside Canada, for loans entered into with any person other than a listed person, and for enforcement and realization of security in respect of those loans, or payments by guarantors guaranteeing those loans;

**(d)** any dealings with a listed person required with respect to loan repayments made to any person in Canada, or any Canadian outside Canada, for loans entered into with a listed person before that person became a listed person, and for enforcement and realization of security in respect of those loans, or payments by guarantors guaranteeing those loans;

**(e)** any benefit paid under the *Old Age Security Act*, the *Canada Pension Plan* or an *Act respecting the Québec Pension Plan*, CQLR, c. R-9, any superannuation, pension or benefit paid under or in respect of any retirement savings plan or under any retirement plan, any amount paid under or in respect of the *Garnishment, Attachment and Pension Diversion Act* or the *Pension Benefits Division Act*, and any other payment made in respect of disability to any person in Canada or any Canadian outside Canada;

**(f)** financial services required in order for a listed person to obtain legal services in Canada with respect to the application of any of the prohibitions set out in these Regulations;

**(g)** any transaction in respect of any account at a financial institution held by a diplomatic mission, if the transaction is required in order for the mission to fulfill its diplomatic functions as set out in Article 3 of the Vienna Convention on Diplomatic Relations or, if the diplomatic mission has been temporarily or permanently recalled, when the transaction is required in order to maintain the mission premises;

**(h)** any transaction with any international organization with diplomatic status, with any United Nations agency, with the International Red Cross and Red Crescent Movement, or with any entity that has entered into a grant or contribution agreement with the Department of Foreign Affairs, Trade and Development; and

**(i)** a transaction by the Government of Canada that is provided for in any agreement or arrangement between Canada and Venezuela.

paiement ne soit adressé ni à une personne dont le nom ne figure sur la liste ni à une personne agissant pour son compte;

**b)** de toute transaction nécessaire pour qu'un Canadien transfère à une personne dont le nom ne figure pas sur la liste les comptes, fonds ou investissements d'un Canadien qui sont détenus par une personne à la date où son nom est ajouté sur la liste;

**c)** de toute opération nécessaire effectuée auprès d'une personne dont le nom figure sur la liste à l'égard de remboursements à toute personne se trouvant au Canada ou à tout Canadien se trouvant à l'étranger d'emprunts contractés auprès d'une personne dont le nom ne figure pas sur la liste, et du recouvrement ou de la réalisation de sûretés relatives à de tels emprunts ou des paiements effectués par leurs garants;

**d)** de toute opération nécessaire effectuée auprès d'une personne dont le nom figure sur la liste à l'égard de remboursements à toute personne se trouvant au Canada ou à tout Canadien se trouvant à l'étranger d'emprunts contractés auprès d'une personne avant que son nom ne figure sur la liste, ni à l'égard du recouvrement ou de la réalisation de sûretés relatives à de tels emprunts ou des paiements effectués par leurs garants;

**e)** de toute prestation versée sous le régime de la *Loi sur la sécurité de la vieillesse*, du *Régime de pensions du Canada* ou de la *Loi sur le régime des rentes du Québec*, RLRQ, ch. R-9, de toute pension, rente de retraite ou autre prestation versée conformément ou relativement à un régime d'épargne-retraite ou à un régime de retraite et de toute somme versée conformément ou relativement à la *Loi sur la saisie-arrêt et la distraction de pensions*, la *Loi sur le partage des prestations de retraite* ou de tout versement relatif à une invalidité à toute personne se trouvant au Canada ou à tout Canadien se trouvant à l'étranger;

**f)** des services financiers requis pour qu'une personne dont le nom figure sur la liste obtienne des services juridiques au Canada relativement à l'application de toute interdiction prévue par le présent règlement;

**g)** de toute transaction relative à tout compte détenu dans une institution financière par une mission diplomatique, si la transaction est requise pour permettre à la mission de remplir ses fonctions conformément à l'article 3 de la Convention de Vienne sur les relations diplomatiques ou, si la mission a été rappelée définitivement ou temporairement, pour lui permettre d'assurer l'entretien de ses locaux;

**h)** de toute transaction à laquelle est parti un organisme international ayant un statut diplomatique, d'un organisme des Nations Unies, le Mouvement

**Assisting a prohibited act**

**5** It is prohibited for any person in Canada or any Canadian outside Canada to knowingly do anything that causes, facilitates or assists in, or is intended to cause, facilitate or assist in, any act prohibited under section 3.

## Obligations

**Duty to determine**

**6 (1)** The following entities must determine on a continuing basis whether they are in possession or control of property that is owned, held or controlled by or on behalf of a listed person:

- (a)** authorized foreign banks, as defined in section 2 of the *Bank Act*, in respect of their business in Canada or banks to which that Act applies;
- (b)** cooperative credit societies, savings and credit unions and caisses populaires regulated by a provincial Act and associations regulated by the *Cooperative Credit Associations Act*;
- (c)** foreign companies, as defined in subsection 2(1) of the *Insurance Companies Act*, in respect of their insurance business in Canada;
- (d)** companies, provincial companies and societies, as those terms are defined in subsection 2(1) of the *Insurance Companies Act*;
- (e)** fraternal benefit societies regulated by a provincial Act in respect of their insurance business and insurance companies and other entities regulated by a provincial Act that are engaged in the business of insuring risks;
- (f)** companies to which the *Trust and Loan Companies Act* applies;
- (g)** trust companies regulated by a provincial Act;
- (h)** loan companies regulated by a provincial Act;
- (i)** entities that engage in any business described in paragraph 5(h) of the *Proceeds of Crime (Money Laundering) and Terrorist Financing Act* if the business involves the opening of an account for a client; and

international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge ou de toute entité avec qui le ministère des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement a conclu un accord de subvention ou de contribution;

**i)** de toute transaction effectuée par le gouvernement du Canada en application d'une entente conclue entre le Canada et le Venezuela.

**Participation à une activité interdite**

**5** Il est interdit à toute personne se trouvant au Canada et à tout Canadien se trouvant à l'étranger de faire sciemment quoi que ce soit qui occasionne ou facilite l'exercice de toute activité interdite à l'article 3, ou qui y contribue ou qui vise à le faire.

## Obligations

**Obligation de vérification**

**6 (1)** Il incombe aux entités mentionnées ci-après de vérifier de façon continue si des biens qui sont en leur possession ou sous leur contrôle appartiennent à une personne dont le nom figure sur la liste ou sont détenus ou contrôlés par elle ou pour son compte :

- a)** les banques étrangères autorisées, au sens de l'article 2 de la *Loi sur les banques*, dans le cadre des activités qu'elles exercent au Canada et les banques régies par cette loi;
- b)** les coopératives de crédit, caisses d'épargne et de crédit et caisses populaires régies par une loi provinciale et les associations régies par la *Loi sur les associations coopératives de crédit*;
- c)** les sociétés étrangères, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, dans le cadre des activités d'assurance qu'elles exercent au Canada;
- d)** les sociétés, les sociétés de secours et les sociétés provinciales, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*;
- e)** les sociétés de secours mutuel régies par une loi provinciale, dans le cadre de leurs activités d'assurance, et les sociétés d'assurances et autres entités régies par une loi provinciale qui exercent le commerce de l'assurance;
- f)** les sociétés régies par la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*;
- g)** les sociétés de fiducie régies par une loi provinciale;
- h)** les sociétés de prêt régies par une loi provinciale;
- i)** les entités qui se livrent à une activité visée à l'alinéa 5h) de la *Loi sur le recyclage des produits de la criminalité et le financement des activités terroristes*,

(j) entities authorized under provincial legislation to engage in the business of dealing in securities or to provide portfolio management or investment counselling services.

#### Duty to disclose — supervising and regulating agencies

(2) Every entity referred to in subsection (1) must disclose, every month, to the principal agency or the body that supervises or regulates it under federal or provincial law, whether it is in possession or control of any property referred to in subsections (1) and, if so, the number of persons or dealings involved and the total value of the property.

#### Immunity

(3) No proceedings under the *Special Economic Measures Act* and no civil proceedings lie against a person for a disclosure made in good faith under subsection (2).

#### Duty to disclose — RCMP or CSIS

7 (1) Every person in Canada and every Canadian outside Canada must disclose without delay to the Commissioner of the Royal Canadian Mounted Police or to the Director of the Canadian Security Intelligence Service

(a) the existence of property in their possession or control that they have reason to believe is owned, held or controlled by or on behalf of a listed person; and

(b) any information about a transaction or proposed transaction in respect of property referred to in paragraph (a).

#### Immunity

(2) No proceedings under the *Special Economic Measures Act* and no civil proceedings lie against a person for a disclosure made in good faith under subsection (1).

## Applications

#### Application to no longer be a listed person

8 (1) A listed person may apply to the Minister in writing to have their name removed from the schedule.

si l'activité a trait à l'ouverture d'un compte pour un client;

j) les entités autorisées en vertu de la législation provinciale à se livrer au commerce des valeurs mobilières ou à fournir des services de gestion de portefeuille ou des conseils en placement.

#### Obligation de communication aux organismes de surveillance et de réglementation

(2) Ces entités sont tenues de communiquer, chaque mois, à l'autorité ou à l'organisme principal de surveillance ou de réglementation dont elles relèvent sous le régime d'une loi fédérale ou provinciale, le fait que des biens visés au paragraphe (1) sont ou non en leur possession ou sous leur contrôle et, le cas échéant, de lui indiquer le nombre de personnes ou d'opérations en cause et la valeur totale des biens.

#### Immunité

(3) Aucune poursuite en vertu de la *Loi sur les mesures économiques spéciales* ni aucune procédure civile ne peuvent être intentées contre une personne ayant communiqué de bonne foi des renseignements en application du paragraphe (2).

#### Obligation de communication à la GRC et à la SCRC

7 (1) Toute personne se trouvant au Canada ou tout Canadien se trouvant à l'étranger est tenu communiquer, sans délai, au commissaire de la Gendarmerie royale du Canada ou au directeur du Service canadien du renseignement de sécurité :

a) le fait qu'il croit que des biens qui sont en sa possession ou sous son contrôle appartiennent à une personne dont le nom figure sur la liste ou sont détenus ou contrôlés par elle ou pour son compte;

b) tout renseignement portant sur une transaction, réelle ou projetée, mettant en cause des biens visés à l'alinéa a).

#### Immunité

(2) Aucune poursuite en vertu de la *Loi sur les mesures économiques spéciales* ni aucune procédure civile ne peuvent être intentées contre une personne ayant communiqué de bonne foi des renseignements en application du paragraphe (1).

## Demandes

#### Radiation

8 (1) La personne dont le nom figure sur la liste peut demander par écrit au ministre de radier son nom de la liste établie à l'annexe.



**Reasonable grounds**

**(2)** On receipt of an application, the Minister must decide whether there are reasonable grounds to recommend to the Governor in Council that the applicant's name be removed from the schedule.

**New application**

**9** If there has been a material change in circumstances since the last application was submitted, a person may submit another application under section 8.

**Mistaken identity**

**10 (1)** A person whose name is the same as or similar to the name of a listed person and who claims not to be that person may apply to the Minister in writing for a certificate stating that they are not that listed person.

**Determination by Minister**

**(2)** Within 30 days after receiving the application, the Minister must,

- (a)** if it is established that the applicant is not the listed person, issue the certificate; or
- (b)** if it is not so established, provide notice to the applicant of his or her determination.

**Application Before Publication**

**11** For the purpose of paragraph 11(2)(a) of the *Statutory Instruments Act*, these Regulations apply according to their terms before they are published in the *Canada Gazette*.

**Coming into Force**

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

**SCHEDULE**

(Section 2 and subsections 8(1) and (2))

**Persons**

- 1** Nicolás MADURO MOROS
- 2** Tibisay LUCENA RAMÍREZ
- 3** Elías José JAUA MILANO
- 4** Tareck Zaidan EL AISSAMI MADDAH
- 5** Tarek Willians SAAB HALABI

**Motifs raisonnables**

**(2)** Sur réception de la demande, le ministre décide s'il a des motifs raisonnables de recommander la radiation au gouverneur en conseil.

**Nouvelle demande**

**9** La personne dont le nom figure sur la liste peut, si la situation a évolué de manière importante depuis la présentation de sa dernière demande au titre de l'article 8, présenter au ministre une nouvelle demande.

**Erreur sur la personne**

**10 (1)** La personne dont le nom est identique ou semblable à celui d'une personne dont le nom figure sur la liste et qui prétend ne pas être cette personne peut demander par écrit au ministre de lui délivrer une attestation portant qu'elle n'est pas la personne dont le nom figure sur la liste.

**Décision du ministre**

**(2)** Dans les trente jours suivant la réception de la demande, le ministre :

- a)** s'il est établi que le demandeur n'est pas la personne dont le nom figure sur la liste, délivre l'attestation;
- b)** dans le cas contraire, transmet au demandeur un avis de sa décision.

**Antériorité de la prise d'effet**

**11** Pour l'application de l'alinéa 11(2)a) de la *Loi sur les textes réglementaires*, le présent règlement prend effet avant sa publication dans la *Gazette du Canada*.

**Entrée en vigueur**

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

**ANNEXE**

(article 2 et paragraphe 8(1))

**Personnes**

- 1** Nicolás MADURO MOROS
- 2** Tibisay LUCENA RAMÍREZ
- 3** Elías José JAUA MILANO
- 4** Tareck Zaidan EL AISSAMI MADDAH
- 5** Tarek Willians SAAB HALABI

**6** Néstor Luis REVEROL TORRES  
**7** Roy Antonio María CHADERTON MATOS  
**8** María Iris VARELA RANGEL  
**9** Pedro Miguel CARREÑO ESCOBAR  
**10** Diosdado CABELLO RONDÓN  
**11** Susana Virginia BARREIROS RODRÍGUEZ  
**12** Freddy Alirio BERNAL ROSALES  
**13** Delcy Eloína RODRÍGUEZ GÓMEZ  
**14** Tania D'AMELIO CARDIET  
**15** Aristóbulo ISTÚRIZ ALMEIDA  
**16** Jorge Jesús RODRÍGUEZ GÓMEZ  
**17** Francisco José AMELIACH ORTA  
**18** Carlos Alfredo PÉREZ AMPUEDA  
**19** Sergio José RIVERO MARCANO  
**20** Jesús Rafael SUÁREZ CHOURIO  
**21** Carmen Teresa MELÉNDEZ RIVAS  
**22** Bladimir Humberto LUGO ARMAS  
**23** Gustavo Enrique GONZÁLEZ LÓPEZ  
**24** Elvis Eduardo HIDROBO AMOROSO  
**25** Remigio CEBALLOS ICHASO  
**26** Antonio José BENAVIDES TORRES  
**27** Hermann Eduardo ESCARRÁ MALAVÉ  
**28** Sandra OBLITAS RUZZA  
**29** Socorro Elizabeth HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ  
**30** Maikel José MORENO PÉREZ  
**31** Gladys María GUTIÉRREZ ALVARADO  
**32** Juan José MENDOZA JOVER  
**33** Luis Fernando DAMIANI BUSTILLOS  
**34** Lourdes Benicia SUÁREZ ANDERSON  
**35** Carmen Auxiliadora ZULETA DE MERCHÁN  
**36** Arcadio de Jesús DELGADO ROSALES  
**37** Calixto Antonio ORTEGA RÍOS  
**38** Andrés Eloy MÉNDEZ GONZÁLEZ  
**39** Manuel Enrique GALINDO BALLESTEROS  
**40** Vladimir PADRINO LÓPEZ

**6** Néstor Luis REVEROL TORRES  
**7** Roy Antonio María CHADERTON MATOS  
**8** María Iris VARELA RANGEL  
**9** Pedro Miguel CARREÑO ESCOBAR  
**10** Diosdado CABELLO RONDÓN  
**11** Susana Virginia BARREIROS RODRÍGUEZ  
**12** Freddy Alirio BERNAL ROSALES  
**13** Delcy Eloína RODRÍGUEZ GÓMEZ  
**14** Tania D'AMELIO CARDIET  
**15** Aristóbulo ISTÚRIZ ALMEIDA  
**16** Jorge Jesús RODRÍGUEZ GÓMEZ  
**17** Francisco José AMELIACH ORTA  
**18** Carlos Alfredo PÉREZ AMPUEDA  
**19** Sergio José RIVERO MARCANO  
**20** Jesús Rafael SUÁREZ CHOURIO  
**21** Carmen Teresa MELÉNDEZ RIVAS  
**22** Bladimir Humberto LUGO ARMAS  
**23** Gustavo Enrique GONZÁLEZ LÓPEZ  
**24** Elvis Eduardo HIDROBO AMOROSO  
**25** Remigio CEBALLOS ICHASO  
**26** Antonio José BENAVIDES TORRES  
**27** Hermann Eduardo ESCARRÁ MALAVÉ  
**28** Sandra OBLITAS RUZZA  
**29** Socorro Elizabeth HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ  
**30** Maikel José MORENO PÉREZ  
**31** Gladys María GUTIÉRREZ ALVARADO  
**32** Juan José MENDOZA JOVER  
**33** Luis Fernando DAMIANI BUSTILLOS  
**34** Lourdes Benicia SUÁREZ ANDERSON  
**35** Carmen Auxiliadora ZULETA DE MERCHÁN  
**36** Arcadio de Jesús DELGADO ROSALES  
**37** Calixto Antonio ORTEGA RÍOS  
**38** Andrés Eloy MÉNDEZ GONZÁLEZ  
**39** Manuel Enrique GALINDO BALLESTEROS  
**40** Vladimir PADRINO LÓPEZ

## REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

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

### Issues

The Venezuelan government is becoming more authoritarian, Venezuelan citizens are increasingly unable to exercise their democratic rights, the Venezuelan economy is continuing to deteriorate, and the prospects for a democratic restoration appear low.

### Background

Venezuela is undergoing an economic and political crisis. The population is suffering from severe shortages of basic necessities (i.e. food, energy and medicine) due to a severe economic contraction resulting from the collapse of oil prices in 2014 (oil accounts for 95% of export earnings), general mismanagement of the economy, rampant corruption, and near total exclusion from international markets. Hyperinflation has severely devalued the Venezuelan currency, despite capital controls and a multiple exchange rate system intended to preserve its purchasing power.

Domestic instability is also growing as President Nicolas Maduro's government consolidates his authoritarian rule. A coalition of opposition political parties that won a majority in the National Assembly in the December 2015 elections was stripped of its powers by Venezuela's Supreme Court in early 2017. While the decision was subsequently reversed, the Assembly remained powerless as President Maduro ruled by decree under the state of emergency he declared in 2016.

On May 1, 2017, President Maduro announced the creation of a Constituent National Assembly (ANC), which would have the authority to override the democratically elected National Assembly and to rewrite the Constitution. Members of this Assembly were elected on July 30, 2017, amidst allegations of vote rigging and a boycott from the political opposition. The ANC was formed on August 4 and immediately moved to assume core functions of the opposition-led National Assembly. The ANC has the power to supersede any institution in Venezuela; to rule by decree and to unilaterally rewrite the Constitution. While its existence is allowed by the constitution, President Maduro chose to proceed with its establishment without first putting its creation to a referendum, a prerequisite under the Constitution. Additionally, the elections that determined the members of the ANC were not in accordance with the principles of universal suffrage. As a result, much of the international community,

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement ou du Décret.)*

### Enjeux

Le gouvernement vénézuélien est de plus en plus autoritaire, les citoyens vénézuéliens sont de moins en moins capables d'exercer leurs droits démocratiques, l'économie vénézuélienne se détériore sans cesse, et les perspectives de rétablissement de la démocratie ne sont guère encourageantes.

### Contexte

Le Venezuela connaît une crise économique et politique. La population souffre de graves pénuries de nécessités de base (c'est-à-dire nourriture, énergie et médicaments) en raison d'une grave contraction de l'économie découlant de l'effondrement du prix du pétrole en 2014 (le pétrole compte pour 95 % des revenus d'exportation), d'une très mauvaise gestion de l'économie, de la corruption généralisée et de l'exclusion presque totale des marchés internationaux. L'hyperinflation a considérablement dévalué la monnaie vénézuélienne, malgré le contrôle des capitaux et un système à multiples taux de change visant à préserver le pouvoir d'achat de la monnaie.

Le pays connaît également une instabilité croissante alors que le gouvernement de Nicolas Maduro consolide son régime autoritaire. La coalition des partis politiques d'opposition qui a remporté la majorité des sièges à l'Assemblée nationale lors des élections de décembre 2015 s'est vue dépouillée de ses pouvoirs par la Cour suprême du Venezuela au début de 2017. Bien que la décision ait été par la suite annulée, l'Assemblée est demeurée impuissante, car le président Maduro a gouverné par décret dans le cadre de l'état d'urgence qu'il avait proclamé en 2016.

Le 1<sup>er</sup> mai 2017, le président Maduro a annoncé la création d'une Assemblée nationale constituante (ANC) qui aurait le pouvoir d'outrepasser les décisions de l'Assemblée nationale élue démocratiquement et de réécrire la Constitution. Les membres de l'Assemblée nationale ont été élus le 30 juillet 2017 sur fond d'allégations de trucage d'élection et de boycottage de la part des partis d'opposition. L'ANC a été établie le 4 août et a immédiatement assumé les fonctions essentielles de l'Assemblée nationale, dominée par l'opposition. L'ANC a le pouvoir de remplacer n'importe quelle institution du Venezuela, de gouverner par décret et de réécrire unilatéralement la Constitution. Bien que son existence soit permise par la Constitution, le président Maduro a choisi de l'établir sans tenir d'abord un référendum à ce sujet, ce qui est un prérequis en vertu de la Constitution. De plus, les élections qui ont permis de déterminer les membres de l'ANC n'ont pas respecté le principe du suffrage universel. Par conséquent, la majeure

including Canada, has chosen not to recognize the ANC as a legitimate body. The next scheduled round of elections in Venezuela is for regional elections (state governors) due to take place in the fall of 2017, followed by municipal elections expected to take place in December 2017. The next presidential election is due to take place by December 2018.

As a result of the measures to strip the National Assembly of its democratically enshrined powers, citizens took to the streets in protests that began in early April 2017. The death toll from protests and associated looting continues to increase with estimates of over 120 deaths. While these protests have subsided since the inauguration of the National Constituent Assembly, the impact of repression has been staggering with more than 5 000 people arrested during the protests, 1 300 of whom are still behind bars, and more than 300 civilians being tried by military tribunals, according to a report by the non-governmental organization (NGO) Foro Penal. Foro Penal is a local NGO with a network of lawyers from all across the country which has supported and/or represented hundreds of detainees arrested during the last protest movement, as well as many political prisoners. Given its presence in practically all states of Venezuela, this network is the only entity across the country that has reliable national figures in this regard. The United Nations High Commissioner for Human Rights' Report published on August 30, 2017, also cites the report from Foro Penal. The network is also an important source for the Inter-American institutions on matters related to human rights. The violence these protests engendered has also been criticized by the international community, by Venezuela's former Attorney General (a one-time Maduro loyalist turned critic) as well as the United Nations Commissioner for Human Rights, who issued a report on August 30, 2017, citing grave concerns with the "systematic use of excessive force" by security forces. Upwards of 600 "political prisoners" remain in jail, including people arrested during the protests and opposition leaders and mayors that were arrested outside the scope of the protests.

The Government has also ramped up its efforts to stamp out dissident voices of opposing political figures. On April 8, 2017, the Government banned opposition leader Henrique Capriles from running for office, while opposition leader Leopoldo Lopez remains under house arrest. Additionally, the Maduro government has launched a campaign of intimidation and repression against opposition mayors. Currently four opposition mayors are being held under arrest, including Antonio Ledezma, the Mayor of Metropolitan Caracas. In the last two months, six

partie de la communauté internationale, dont le Canada, a choisi de ne pas reconnaître le caractère légitime de l'ANC. Les prochaines élections prévues au Venezuela sont les élections régionales (gouverneurs d'État), qui doivent avoir lieu à l'automne 2017, suivies des élections municipales, qui devraient normalement se tenir en décembre 2017. La prochaine élection présidentielle doit avoir lieu d'ici décembre 2018.

Par suite des mesures prises pour dépouiller l'Assemblée nationale des pouvoirs démocratiquement légitimés, les citoyens sont descendus dans la rue à partir du début du mois d'avril 2017 pour manifester. Le bilan des décès liés aux manifestations et au pillage qui y est associé continue de s'alourdir et atteint plus de 120 morts, selon des estimations. Bien que ces manifestations aient diminué d'intensité depuis l'entrée en fonction de l'ANC, les répercussions de la répression ont été effarantes, plus de 5 000 personnes ayant été arrêtées pendant les manifestations, dont 1 300 sont toujours derrière les barreaux, et plus de 300 civils subissant un procès devant des tribunaux militaires, selon un rapport de l'organisation non gouvernementale Foro Penal. Le Foro Penal est une organisation non gouvernementale qui consiste en un réseau d'avocats de partout au pays qui a notamment accompagné ou représenté des centaines de détenus arrêtés lors du dernier mouvement de contestation, ainsi que plusieurs prisonniers politiques. En raison de sa présence dans pratiquement tous les États du pays, ce réseau représente la seule entité en mesure de fournir des chiffres nationaux fiables. Leur rapport a été repris à plusieurs reprises comme source de référence dans le rapport du 30 août 2017 du Haut-Commissariat des Nations-Unies aux droits de l'homme. Ils représentent également une source d'information crédible pour les institutions interaméricaines en matière de droits de la personne. La violence que ces manifestations ont engendrée a aussi été critiquée par la communauté internationale, par l'ancienne procureure générale du Venezuela (qui était autrefois fidèle à Maduro, mais qui s'y est éventuellement opposée) et par le Haut-Commissaire des Nations Unies aux droits de l'homme. Celui-ci a publié, le 30 août 2017, un rapport mentionnant les graves inquiétudes concernant le « recours systématique à la force excessive » par les forces de sécurité. Plus de 600 « prisonniers politiques » demeurent incarcérés, dont des personnes arrêtées lors des manifestations, ainsi que des dirigeants et des maires de l'opposition arrêtés hors du contexte des manifestations.

Le gouvernement a également redoublé ses efforts pour étouffer les voix dissidentes représentées par les dirigeants politiques de l'opposition. Le 8 avril 2017, le gouvernement a interdit au dirigeant de l'opposition, Henrique Capriles, de se porter candidat aux élections, alors qu'un autre dirigeant de l'opposition, Leopoldo Lopez, demeure en détention à domicile. En outre, le gouvernement Maduro a lancé une campagne d'intimidation et de répression contre les maires de l'opposition. Actuellement, quatre de ces maires sont incarcérés, notamment

opposition mayors have been removed from office and given prison sentences. Threats of incarceration made by the Maduro government to 33 judges appointed by the opposition-led National Assembly, has led many of these judges to seek asylum or go into hiding. The Maduro government has also moved to silence media thought to be opposition supporters by refusing entry, or prohibiting the exit of foreign and Venezuelan journalists. At least 23 radio stations and one television station have been shut down in 2017, and various foreign television channels and web pages have been blocked.

In addition, on April 26, 2017, in the face of growing criticism, Venezuela announced its intention to withdraw from the Organization of American States, a forum consisting of 35 states of the Americas that constitutes the main political, judicial and social governmental organization in the western hemisphere. Taken together, these actions represent a breakdown in constitutional order and a violation of regional and international norms of democratic governance.

Canada has engaged strongly on this issue. The Prime Minister has spoken to regional leaders as well as human rights activists from Venezuela and the Minister of Foreign Affairs has played a leading role in regional efforts to hold Venezuela to account. The regional response to the situation in Venezuela has been robust, with growing condemnation of the Government's authoritarian actions.

On August 8, 2017, an ad hoc group of 16 Foreign Ministers from throughout the hemisphere met in Lima, Peru, to address the critical situation in Venezuela. At this special meeting of Foreign Ministers a group of 12 like-minded countries (Argentina, Brazil, Canada, Chile, Colombia, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Mexico, Panama, Paraguay and Peru) signed the "Lima Declaration." The Declaration calls upon states to, among other things, "impose an arms embargo" against Venezuela. The Declaration condemns the interruption in the democratic order of Venezuela, confirms a collective decision to refuse to recognize the Constituent Assembly or any of its decisions, and expresses full support for Venezuela's democratically elected National Assembly. Participating countries also supported the continued application of the Inter-American Democratic Charter, and measures to politically isolate the Maduro government, including non-recognition of Venezuelan candidates to international bodies and the non-recognition of acts undertaken by the Constituent Assembly. Additionally, in August 2017, the South American trade bloc Mercosur suspended Venezuela indefinitely.

Antonio Ledezma, le maire de la région métropolitaine de Caracas. Au cours des deux derniers mois, six maires de l'opposition ont été destitués et se sont vus infliger des peines d'emprisonnement. Des menaces d'incarcération proférées par le gouvernement Maduro à l'encontre de 33 juges nommés par l'Assemblée nationale, dominée par l'opposition, ont mené plusieurs de ces juges à chercher l'asile ou à se cacher. Le gouvernement Maduro a également pris des mesures pour réduire au silence les médias considérés comme partisans de l'opposition en refusant l'entrée ou la sortie de journalistes étrangers ou vénézuéliens. Au moins 23 des stations de radio et une station de télévision ont été fermées en 2017, et diverses chaînes de télévision et pages Web ont été bloquées.

En outre, le 26 avril 2017, le Venezuela, confronté à des critiques de plus en plus nombreuses, a annoncé son intention de se retirer de l'Organisation des États américains, un forum regroupant 35 États des Amériques qui constitue la principale tribune gouvernementale politique, juridique et sociale de l'hémisphère occidental. Prises dans leur ensemble, ces mesures représentent une rupture de l'ordre constitutionnel et une violation des normes régionales et internationales de gouvernance démocratique.

Le Canada s'est fortement engagé sur cette question. Le premier ministre a parlé aux responsables régionaux ainsi qu'aux militants des droits de la personne du Venezuela, et la ministre des Affaires étrangères a joué un rôle de premier plan dans les efforts régionaux visant à forcer le Venezuela à rendre des comptes. Les pays de la région ont vivement réagi à la situation au Venezuela et manifesté une réprobation croissante à l'égard des mesures autoritaires prises par le gouvernement.

Le 8 août 2017, un groupe spécial de 16 ministres des Affaires étrangères de tout l'hémisphère se sont réunis à Lima, au Pérou, afin de se pencher sur la situation critique au Venezuela. Lors de cette réunion spéciale des ministres des Affaires étrangères, 12 pays aux vues similaires (Argentine, Brésil, Canada, Chili, Colombie, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Mexique, Panama, Paraguay et Pérou) ont signé la « Déclaration de Lima ». La Déclaration demande notamment aux États d'« imposer un embargo sur les armes » contre le Venezuela. La Déclaration condamne l'interruption de l'ordre démocratique au Venezuela, confirme la décision collective de refuser de reconnaître l'Assemblée constituante et toutes ses décisions et exprime leur soutien total à l'Assemblée nationale démocratiquement élue du Venezuela. Les pays participants appuient également la mise en application continue de la Charte démocratique interaméricaine, ainsi que les mesures permettant d'isoler politiquement le gouvernement Maduro, notamment la non-reconnaissance des candidats vénézuéliens à des sièges aux organismes internationaux ainsi que des actions prises par l'Assemblée constituante. En outre, en août 2017, le bloc commercial sud-américain Mercosur a suspendu indéfiniment le Venezuela.

The United States (U.S.) government has targeted 37 individuals pursuant to Executive Order 13692, first signed on March 9, 2015, including 30 individuals since May 2017, including members of the executive, military, judiciary, National Guard, National Electoral Commission and Constituent Assembly. Additionally, in August 2017, the United States also announced economic sanctions restricting U.S. institutions from dealing in debt, equity and holdings for the Venezuela government and the state-oil company Petroleos de Venezuela (PDVSA). In February 2017, the United States sanctioned the Venezuelan Vice-President for drug trafficking under the *Foreign Narcotics Kingpin Designation Act* (also known as the Kingpin Act). It is important to note that the United States has previously targeted Venezuelan individuals (not only public officials) for human rights violations; drug and weapons trafficking; and support for Hezbollah. In December 2014, U.S. congress enacted the *Venezuelan Defense of Human Rights and Civil Society Act*, which allows for asset blocking and visa restrictions against those responsible for significant acts of violence and serious human rights abuses.

Noting that the Venezuelan government is becoming more authoritarian, that Venezuelans are increasingly unable to exercise their rights, that the Venezuelan economy is continuing to deteriorate, and that the prospects for a democratic restoration appear low, the governments of the United States of America and Canada decided, in Ottawa, Ontario, on September 5, 2017, to form an association for the purpose of discussing and recommending measures to respond to the situation in Venezuela. The association met on September 5, 2017, and recommended that its members take measures to respond to the situation in Venezuela and called upon its members to take economic measures against Venezuela and persons responsible for the current situation in Venezuela. The association further called upon its members to continue to monitor the situation and adjust measures as appropriate.

### Objectives

The *Special Economic Measures (Venezuela) Regulations* impose targeted sanctions on a person who is in Venezuela, or is a national of Venezuela who does not ordinarily reside in Canada, and in respect of whom the Governor in Council, on the recommendation of the Minister, is satisfied that there are reasonable grounds to believe: is engaged in activities that directly or indirectly undermine the security, stability, or integrity of democratic institutions of Venezuela; is a current or former senior official in the Government of Venezuela; is a current or former member of the Constituent National Assembly; is an associate or family member of a person described in the

Le gouvernement des États-Unis a ciblé 37 personnes en vertu du décret présidentiel 13692 signé pour la première fois le 9 mars 2015, y compris 30 personnes depuis mai 2017, notamment des membres du pouvoir exécutif, des Forces armées, du pouvoir judiciaire, de la Garde nationale, de la Commission électorale nationale et de l'Assemblée constituante. De plus, en août 2017, les États-Unis ont également annoncé des sanctions économiques afin de restreindre la capacité des institutions américaines à détenir des dettes, des actions et des fonds propres du gouvernement et de la société pétrolière d'État Petroleos de Venezuela (PDVSA). En février 2017, les États-Unis ont imposé des sanctions au vice-président vénézuélien, l'accusant de trafic de drogues en vertu de la *Foreign Narcotics Kingpin Designation Act* (aussi connue sous le nom de Kingpin Act). Il convient de noter que les États-Unis ont déjà ciblé des Vénézuéliens (pas seulement des fonctionnaires) responsables de violations des droits de la personne et de trafic de drogues et d'armes, et soupçonnés d'appuyer le Hezbollah. En décembre 2014, le Congrès américain a promulgué la *Venezuelan Defense of Human Rights and Civil Society Act* (qui permet de bloquer des actifs et de restreindre la délivrance des visas relativement aux personnes responsables d'actes de violence et de violations graves des droits de la personne).

Prenant note que le gouvernement du Venezuela est de plus en plus autoritaire, que les citoyens vénézuéliens sont de moins en moins capables d'exercer leurs droits démocratiques, que l'économie vénézuélienne se détériore sans cesse et que les perspectives de rétablissement de la démocratie ne sont guère encourageantes, les gouvernements du Canada et des États-Unis ont décidé, le 5 septembre 2017, à Ottawa, en Ontario, de former une association dans le but de discuter et de recommander des mesures pour répondre à la situation au Venezuela. L'association s'est réunie le 5 septembre 2017 et a recommandé à ses membres de prendre les mesures nécessaires pour répondre à la situation actuelle au Venezuela. Elle leur a aussi demandé de prendre des mesures économiques contre le Venezuela et les personnes responsables de cette situation. De plus, l'association a demandé à ses membres de continuer de surveiller la situation et d'ajuster les mesures prises, le cas échéant.

### Objectifs

Le *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Venezuela* impose des sanctions ciblées aux personnes qui se trouvent au Venezuela ou qui sont des ressortissants du Venezuela ne résidant pas normalement au Canada et à l'égard desquelles le gouverneur général en conseil, sur recommandation du ministre, est convaincu qu'il y a des motifs raisonnables de croire que ces personnes s'adonnent à des activités qui, même indirectement, nuisent à la sécurité, la stabilité ou l'intégrité d'institutions démocratiques du Venezuela; sont de hauts fonctionnaires, ou d'anciens hauts fonctionnaires, du gouvernement du Venezuela; sont des membres ou d'anciens

preceding three categories; is an entity owned, held or controlled, directly or indirectly, by a person described above or is acting on behalf of or at the direction of a person described above or is a senior official of an entity described in the preceding category.

These measures are in accordance with the recommendations of the association between the governments of Canada and the United States. Additionally, these measures demonstrate solidarity with the actions of like-minded partners in the hemisphere, in particular the United States, to send a message to members of the Venezuelan government that their anti-democratic actions have consequences. More broadly, these measures demonstrate to Canadians that the Government is prepared to take action when international norms of democratic good governance are flouted.

The *Special Economic Measures (Venezuela) Permit Authorization Order* authorizes the Minister of Foreign Affairs to issue to any person in Canada and any Canadian outside Canada a permit to carry out a specified activity or transaction, or any class of activity or transaction that is otherwise restricted or prohibited pursuant to the Regulations.

### Description

The Regulations establish a list of 40 persons to be sanctioned, who are subject to an asset freeze and dealing prohibition. Of these 40 persons, the United States has sanctioned 25 under the Venezuelan Executive Order 13692 and 1 under the Kingpin Act. The Regulations prohibit any person in Canada and any Canadian outside Canada from (a) dealing in any property, wherever situated, that is owned, held or controlled by a listed person or by a person acting on behalf of a listed person; (b) entering into or facilitating any transaction related to a dealing referred to in paragraph (a); (c) providing any financial or related service in respect of a dealing referred to in paragraph (a); (d) making any goods, wherever situated, available to a listed person or to a person acting on behalf of a listed person; or (e) providing any financial or related service to or for the benefit of a listed person.

membres de l'Assemblée nationale constituante du Venezuela; sont membres de la famille ou les associés de personnes décrites sous les trois catégories précédentes; sont des entités qui appartiennent ou qui sont détenues ou contrôlées, directement ou indirectement, par des personnes visées ci-dessus ou qui agissent au nom de personnes visées ci-dessus ou sous leur direction; sont des cadres supérieurs d'entités décrites sous la catégorie précédente.

Ces mesures sont conformes aux recommandations de l'association entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis. En outre, ces mesures sont un signe de solidarité avec les mesures prises par les pays de l'hémisphère aux vues similaires, plus particulièrement les États-Unis, et envoient aux membres du gouvernement vénézuélien le message que leurs mesures anti-démocratiques ont des conséquences. De façon plus générale, ces mesures démontrent aux Canadiens que le gouvernement du Canada est prêt à agir lorsque les normes internationales de bonne gouvernance démocratique sont bafouées.

Le *Décret concernant l'autorisation, par permis, à procéder à certaines opérations (mesures économiques spéciales – Venezuela)* confère à la ministre des Affaires étrangères le pouvoir d'autoriser, par permis, toute personne se trouvant au Canada ou tout Canadien se trouvant à l'étranger à procéder à une opération ou catégorie d'opérations qui fait autrement l'objet d'une interdiction ou d'une restriction au titre du Règlement.

### Description

Le Règlement établit une liste de 40 personnes qui doivent faire l'objet de sanctions et qui sont visées par un gel des avoirs et une interdiction de transaction. Les États-Unis ont imposé des sanctions à 25 d'entre elles en vertu du décret présidentiel 13692 ainsi qu'à une autre en vertu de la Kingpin Act. Le Règlement interdit aux personnes au Canada et aux Canadiens à l'étranger : a) d'effectuer une opération portant sur un bien, indépendamment de la situation de celui-ci, qui appartient ou qui est détenu ou contrôlé par une personne figurant sur la liste ou par une personne agissant au nom d'une personne figurant sur la liste; b) de conclure une transaction relativement à une opération visée à l'alinéa a) ou d'en faciliter la conclusion; c) de fournir des services financiers ou des services connexes à l'égard d'une opération visée à l'alinéa a); d) de mettre des marchandises, indépendamment de leur situation, à la disposition d'une personne figurant sur la liste ou d'une personne agissant au nom d'une personne figurant sur la liste; e) de fournir des services financiers ou des services connexes à toute personne figurant sur la liste ou pour son bénéfice.

There are exceptions to the above-noted prohibitions, including

- Payments made by or on behalf of listed persons pursuant to contracts entered into prior to the coming into force of the Regulations, provided that the payments are not made to or for the benefit of a listed person;
- Transactions necessary for a Canadian to transfer to a non-listed person any accounts, funds or investments of a Canadian held by a listed person on the day on which that person became listed;
- Any dealings with a listed person required with respect to loan repayments made to any person in Canada, or any Canadian outside Canada, for loans entered into with a person other than a listed person, and, and for enforcement and realization of security in respect of those loans, or payments by guarantors guaranteeing those loans;
- Any dealings with a listed person required with respect to loan repayments made to any person in Canada, or any Canadian outside Canada, for loans entered into with a listed person before that person became a listed person, and for enforcement and realization of security in respect of those loans, or payments by guarantors guaranteeing those loans;
- Pension payments to any person in Canada or any Canadian outside Canada;
- Financial services required in order for a listed person to obtain legal services in Canada with respect to the application of any of the prohibitions in these Regulations;
- Any transaction in respect of any account at a financial institution held by a diplomatic mission, if the transaction is required in order for the mission to fulfill its diplomatic functions as set out in Article 3 of the Convention or, if the diplomatic mission has been temporarily or permanently recalled, when the transaction is required in order to maintain the mission premises;
- Any transaction with any international organization with diplomatic status, with any United Nations agency, with the International Red Cross and Red Crescent Movement, or with any entity that has entered into a grant or contribution agreement with the Department of Foreign Affairs, Trade and Development; and
- A transaction by the Government of Canada that is provided for in any agreement or arrangement between Canada and Venezuela.

A separate *Special Economic Measures (Venezuela) Permit Authorization Order* made pursuant to subsection 4(4) of the *Special Economic Measures Act*

Les exceptions suivantes s'appliquent aux interdictions susmentionnées :

- Tout paiement effectué par la personne inscrite sur la liste ou en son nom, en vertu d'un contrat conclu avant l'entrée en vigueur du Règlement, à condition que le paiement ne soit pas fait à la personne inscrite sur la liste ou à son profit;
- Toute transaction nécessaire pour qu'un Canadien transfère à une personne dont le nom ne figure pas sur la liste les comptes, les fonds ou les investissements d'un Canadien qui sont détenus par une personne à la date où son nom est ajouté sur la liste;
- Toute opération nécessaire effectuée auprès d'une personne dont le nom figure sur la liste à l'égard de remboursements à toute personne se trouvant au Canada ou à tout Canadien se trouvant à l'étranger d'emprunts contractés auprès d'une personne dont le nom ne figure pas sur la liste, et du recouvrement ou de la réalisation de sûretés relatives à de tels emprunts ou des paiements effectués par leurs garants;
- Toute opération nécessaire effectuée auprès d'une personne dont le nom figure sur la liste à l'égard de remboursements à toute personne se trouvant au Canada ou à tout Canadien se trouvant à l'étranger d'emprunts contractés auprès d'une personne avant que son nom ne figure sur la liste, ni à l'égard du recouvrement ou de la réalisation de sûretés relatives à de tels emprunts ou des paiements effectués par leurs garants;
- Des prestations de retraite versées à une personne au Canada ou à un Canadien à l'étranger;
- Des services financiers requis pour qu'une personne inscrite sur la liste puisse obtenir des services juridiques au Canada relativement à l'application de toutes les interdictions prévues dans le Règlement;
- Toute transaction relative à tout compte détenu dans une institution financière par une mission diplomatique, si la transaction est requise pour permettre à la mission de remplir ses fonctions conformément à l'article 3 de la Convention ou, si la mission a été rappelée définitivement ou temporairement, pour lui permettre d'assurer l'entretien de ses locaux;
- Toute transaction à laquelle est partie un organisme international ayant un statut diplomatique, d'un organisme des Nations Unies, le Mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge ou de toute entité avec qui le ministre des Affaires étrangères, du Commerce et du Développement a conclu un accord de subvention ou de contribution;
- Toute transaction du gouvernement du Canada qui est prévue dans une entente ou un accord entre le Canada et le Venezuela.

Un décret distinct, le *Décret concernant l'autorisation, par permis, à procéder à certaines opérations (mesures économiques spéciales — Venezuela)*, en vertu du



authorizes the Minister of Foreign Affairs to issue to any person in Canada and any Canadian outside Canada a permit to carry out a specified activity or transaction, or any class of activity or transaction that is otherwise restricted or prohibited pursuant to the Regulations.

### “One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies to this proposal as there are administrative costs to business, related to a disclosure requirement of the Regulations. The Regulations require financial institutions in Canada to determine on a continuing basis whether they are in possession or control of property owned, held or controlled by a listed person. These financial institutions are required to disclose without delay the existence of such property to the Commissioner of the Royal Canadian Mounted Police or the Director of the Canadian Security Intelligence Service. Additionally, a separate *Special Economic Measures (Venezuela) Permit Authorization Order* made pursuant to subsection 4(4) of the *Special Economic Measures Act* may also increase administrative costs to businesses seeking permits orders that would authorize them to carry out specified activities or transactions that are otherwise prohibited.

However, the administrative burden associated with these Regulations is exempted from the “One-for-One” Rule as the Regulations address unique, exceptional circumstances, namely the urgent situation in Venezuela.

### Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as small business would not be disproportionately affected by the Regulations.

### Consultation

Public consultation with regards to the regulations establishing lists of listed persons would not be appropriate, as prepublication of the list could result in asset flight prior to the coming into force of the Regulations.

### Rationale

International concern has grown as the situation in Venezuela has deteriorated. Canada and most countries in the hemisphere have strongly condemned moves by the Maduro government to consolidate power, to limit the democratic rights of the Venezuelan people, to restrict opposition and freedom of expression, and to violate internationally recognized human rights. However,

paragraphe 4(4) de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*, autorise la ministre des Affaires étrangères à délivrer à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'extérieur du Canada un permis pour effectuer une transaction, ou toute catégorie de transaction, qui fait l'objet d'une interdiction ou d'une restriction au titre du Règlement.

### La règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique à cette proposition, étant donné qu'elle entraîne certains coûts administratifs pour les entreprises, en raison d'une exigence de divulgation établie par le Règlement. Le Règlement exige que les institutions financières au Canada déterminent, sur une base continue, si elles sont en possession ou en contrôle de biens détenus ou contrôlés par une personne inscrite sur la liste. Ces institutions financières doivent divulguer le plus tôt possible l'existence de ces biens au commissaire de la Gendarmerie royale du Canada ou au directeur du Service canadien du renseignement de sécurité. De plus, un décret distinct, le *Décret concernant l'autorisation, par permis, à procéder à certaines opérations (mesures économiques spéciales – Venezuela)*, en vertu du paragraphe 4(4) de la *Loi sur les mesures économiques spéciales* peut aussi accroître les coûts administratifs pour les entreprises qui cherchent à obtenir des permis les autorisant à procéder à certaines activités ou transactions interdites.

Toutefois, le fardeau administratif associé au Règlement est exempté de la règle du « un pour un », puisque le Règlement porte sur des circonstances uniques et exceptionnelles, c'est-à-dire la situation urgente qui règne au Venezuela.

### Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à la présente proposition, car les entreprises ne seraient pas touchées de manière disproportionnée par le Règlement.

### Consultation

Une consultation publique au sujet du Règlement établissant une liste de personnes visées ne serait pas appropriée, car la publication préalable de la liste pourrait entraîner une fuite de biens avant l'entrée en vigueur du Règlement.

### Justification

Les préoccupations internationales ont augmenté au fur et à mesure que la situation au Venezuela s'est détériorée. Le Canada et la plupart des pays de l'hémisphère ont fortement condamné les actions prises par le gouvernement Maduro pour consolider son pouvoir, restreindre les droits démocratiques des citoyens vénézuéliens, restreindre l'opposition et la liberté d'expression et violer les

domestic instability is growing as President Maduro's government continues to take actions that represent a breakdown in constitutional order and a violation of regional and international norms of democratic governance. While Canada has engaged strongly to hold Venezuela to account, the Maduro government continues to increase the authoritarian nature of its government. The measures contained in the Regulations will ensure members of the Venezuelan government understand that their anti-democratic actions have consequences and also to demonstrate more broadly that the Government of Canada is prepared to take action when regional norms of democratic good governance are flouted. These measures are in line with, and support the actions of like-minded countries in the hemisphere, in particular the United States, and implement the recommendations of the association formed by the Government of Canada and the United States.

While imposing sanctions may trigger collateral impacts on Canadian businesses and commercial interests (such as missed business opportunities), it is anticipated that such impacts would be minimal. Trade with Venezuela is comparatively low and has been rapidly declining — from \$780 million in bilateral trade in 2015 to \$260 million in 2016 to less than \$100 million so far in 2017. This is not the result of political decisions but due to a rapidly shrinking economy (GDP contracted by 10% in 2016 and is expected to shrink a similar amount in 2017), lack of access to hard currency and export credits, and a high risk of default, which has caused most Canadian exporters to cease selling into the Venezuelan market. Remaining Canadian exports are mainly agricultural products, particularly wheat, peas, seed potatoes and lentils. Imports from Venezuela totalled \$17 million in 2016.

Canadian businesses who wish to continue to do businesses with a listed person may apply for a permit pursuant to the *Special Economic Measures (Venezuela) Permit Authorization Order*.

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

Canada's sanction regulations are enforced by the Royal Canadian Mounted Police and the Canada Border Services Agency. In accordance with section 8 of the *Special Economic Measures Act (SEMA)*, every person who willfully contravenes the *Special Economic Measures (Venezuela) Regulations* under the SEMA is liable upon summary conviction to a fine of not more than \$25,000 or to

droits fondamentaux internationalement reconnus. Toutefois, l'instabilité du pays augmente alors que le gouvernement du président Maduro continue de prendre des mesures qui constituent une dégradation de l'ordre constitutionnel et une violation des normes régionales et internationales en matière de gouvernance démocratique. Le Canada est déterminé à ce que le gouvernement Maduro rend des comptes, mais celui-ci continue d'accroître la nature autoritaire de son administration. Les mesures que contient le Règlement feront en sorte que les membres du gouvernement vénézuélien comprendront que leurs actions antidémocratiques ont des conséquences et elles démontreront aussi de façon plus générale que le gouvernement du Canada est disposé à prendre des mesures lorsqu'un pays fait fi des normes régionales de saine gouvernance démocratique. Ces mesures cadrent avec celles des pays de l'hémisphère qui ont des vues similaires et appuient celles-ci, en particulier les États-Unis, et elles permettent la mise en œuvre des recommandations de l'association formée par les gouvernements du Canada et des États-Unis.

Bien qu'il soit possible que l'imposition de sanctions puisse avoir des effets collatéraux sur des entreprises canadiennes ainsi qu'en matière d'intérêts commerciaux (comme des occasions d'affaires ratées), on prévoit que ces effets seront minimes. La valeur des échanges commerciaux bilatéraux avec le Venezuela est relativement peu élevée et diminue rapidement. En effet, elle est passée de 780 millions de dollars en 2015 à 260 millions de dollars en 2016, à moins de 100 millions de dollars à ce jour en 2017. Cette baisse n'est pas due à des décisions politiques, mais bien à la décroissance rapide de l'économie (le PIB a perdu 10 % en 2016 et devrait connaître une baisse similaire en 2017), à la faiblesse de la monnaie, au faible accès à des crédits d'exportation et au risque élevé de crédit, ce qui a incité la plupart des exportateurs canadiens à cesser de vendre leurs produits sur le marché vénézuélien. Aujourd'hui, le Canada exporte surtout des produits agricoles, en particulier du blé, des pois, des pommes de terre de semence et des lentilles. Les importations du Venezuela se sont chiffrées à 17 millions de dollars en 2016.

Les entreprises canadiennes désireuses de continuer de faire affaire avec une personne inscrite sur la liste peuvent demander un permis en vertu du *Décret concernant l'autorisation, par permis, à procéder à certaines opérations (mesures économiques spéciales — Venezuela)*.

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

La Gendarmerie royale du Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada sont chargées de l'application des règlements relatifs aux sanctions prises par le Canada. Conformément à l'article 8 de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*, toute personne contrevenant au Règlement encourt, sur déclaration de culpabilité, une amende maximale de 25 000 \$ ou un emprisonnement

imprisonment for a term of not more than one year or to both, or upon conviction on indictment, to imprisonment for a term or not more than five years.

maximal d'un an, ou les deux, ou par mise en accusation, un emprisonnement maximal de cinq ans.

**Contact**

Sylvia Cesaratto  
Director  
South American Relations Division  
Global Affairs Canada  
125 Sussex Drive  
Ottawa, Ontario  
K1A 0G2  
Telephone: 343-203-3277  
Fax: 613-996-3406  
Email: [Sylvia.Cesaratto@international.gc.ca](mailto:Sylvia.Cesaratto@international.gc.ca)

**Personne-ressource**

Sylvia Cesaratto  
Directrice  
Direction des relations sud-américaines  
Affaires mondiales Canada  
125, promenade Sussex  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0G2  
Téléphone : 343-203-3277  
Télécopieur : 613-996-3406  
Courriel : [Sylvia.Cesaratto@international.gc.ca](mailto:Sylvia.Cesaratto@international.gc.ca)

Registration  
SOR/2017-205 September 22, 2017

SPECIAL ECONOMIC MEASURES ACT

**Special Economic Measures (Venezuela)  
Permit Authorization Order**

P.C. 2017-1197 September 22, 2017

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to subsection 4(4) of the *Special Economic Measures Act*<sup>a</sup>, authorizes the Minister of Foreign Affairs to issue to any person in Canada or any Canadian outside Canada a permit to carry out a specified activity or transaction, or any class of activity or transaction, that is restricted or prohibited under the *Special Economic Measures (Venezuela) Regulations*<sup>b</sup>.

**N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears at page 2688, following SOR/2017-204.**

Enregistrement  
DORS/2017-205 Le 22 septembre 2017

LOI SUR LES MESURES ÉCONOMIQUES SPÉCIALES

**Décret concernant l'autorisation, par permis, à procéder à certaines opérations (mesures économiques spéciales – Venezuela)**

C.P. 2017-1197 Le 22 septembre 2017

Sur recommandation de la ministre des Affaires étrangères et en vertu du paragraphe 4(4) de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil confère à la ministre des Affaires étrangères le pouvoir d'autoriser, par permis, une personne se trouvant au Canada ou un canadien se trouvant à l'étranger à procéder à une opération qui fait l'objet d'une interdiction ou d'une restriction au titre du *Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Venezuela*<sup>b</sup>.

**N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce décret se trouve à la page 2688, à la suite du DORS/2017-204.**

<sup>a</sup> S.C. 1992, c. 17

<sup>b</sup> SOR/2017-204

<sup>a</sup> L.C. 1992, ch. 17

<sup>b</sup> DORS/2017-204

Registration  
SOR/2017-206 September 22, 2017

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

### Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986

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

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

Whereas that Agency has complied with the requirements of section 4<sup>d</sup> of Part II of the schedule to that Proclamation;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)<sup>e</sup> of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*<sup>f</sup> and have been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

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

Therefore, the Canadian Egg Marketing Agency, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup> and section 2 of Part II of the schedule to the *Canadian Egg Marketing Agency Proclamation*<sup>a</sup>, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986*.

Ottawa, September 21, 2017

Enregistrement  
DORS/2017-206 Le 22 septembre 2017

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

### Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement

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

Attendu que l'Office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que l'Office s'est conformé aux exigences de l'article 4<sup>d</sup> de la partie II de l'annexe de cette proclamation;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)(d)<sup>e</sup> de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*<sup>f</sup>, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)(f) de cette loi;

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

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup> et de l'article 2 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs*<sup>c</sup>, l'Office canadien de commercialisation des œufs prend le *Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement*, ci-après.

Ottawa, le 21 septembre 2017

<sup>a</sup> C.R.C., c. 646

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

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

<sup>d</sup> SOR/99-186 (Sch., s. 4)

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

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

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

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

<sup>c</sup> C.R.C., ch. 646

<sup>d</sup> DORS/99-186, ann., art. 4

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

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

## Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986

## Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement

### Amendments

**1** The definitions *designated facilities* and *export market development quota* in section 2 of the *Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986*<sup>1</sup> are repealed.

**2 (1) Paragraph 4(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) a federal quota, egg for processing quota, special temporary market requirement quota or vaccine quota has been allotted to the producer, on behalf of the Agency, by the Commodity Board of the province in which the producer's egg production facilities are located;

**(2) Paragraph 4(1)(b) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**

(b) the number of eggs marketed does not exceed the federal quota, egg for processing quota, special temporary market requirement quota or vaccine quota referred to in paragraph (a);

**(3) Paragraph 4(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) the producer complies with any subsisting rules of the Commodity Board referred to in paragraph (a) that the Commodity Board has been authorized by the Agency, under subsection 22(3) of the Act, to apply, in performing on behalf of the Agency the function of allotting and administering federal quotas, egg for processing quotas, special temporary market requirement quotas and vaccine quotas;

**(4) Paragraph 4(1)(e) of the Regulations is repealed.**

**3** Section 5.2 of the Regulations and the heading before it are repealed.

**4** Section 7.2 of the Regulations is repealed.

**5** Schedule 1.3 to the Regulations is repealed.

### Modifications

**1** Les définitions de *contingent pour le développement du marché d'exportation* et *installations désignées* à l'article 2 du *Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement*<sup>1</sup> sont abrogées.

**2 (1) L'alinéa 4(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) un contingent fédéral, un contingent de transformation, un contingent spécial pour les besoins temporaires du marché ou un contingent de vaccins lui a été attribué, au nom de l'Office, par l'Office de commercialisation de la province où sont situées ses installations de production d'œufs;

**(2) L'alinéa 4(1)b) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(b) the number of eggs marketed does not exceed the federal quota, egg for processing quota, special temporary market requirement quota or vaccine quota referred to in paragraph (a);

**(3) L'alinéa 4(1)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) le producteur se conforme aux règles de l'Office de commercialisation mentionné à l'alinéa a) dont l'application est autorisée en vertu du paragraphe 22(3) de la Loi dans l'exercice, au nom de l'Office, de la fonction d'attribuer et d'administrer les contingents fédéraux, les contingents de transformation, les contingents spéciaux pour les besoins temporaires du marché et les contingents de vaccins;

**(4) L'alinéa 4(1)e) du même règlement est abrogé.**

**3** L'article 5.2 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

**4** L'article 7.2 du même règlement est abrogé.

**5** L'annexe 1.3 du même règlement est abrogée.

<sup>1</sup> SOR/86-8; SOR/86-411, s. 1

<sup>1</sup> DORS/86-8; DORS/86-411, art. 1

## Coming into Force

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

### EXPLANATORY NOTE

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

The amendments to the *Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986* repeal the definitions of “designated facilities” and “quota for export market development.” Paragraphs 4(1)(a), 4(1)(b) and 4(1)(c) are amended and paragraph 4(1)(e) is repealed. Sections 5.2 and 7.2 and Schedule 1.3 are repealed.

## Entrée en vigueur

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

### NOTE EXPLICATIVE

*(Cette note ne fait pas partie du Règlement.)*

Les modifications apportées au *Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement* abrogent les définitions de « installations désignées » et « contingent pour le développement du marché d'exportation ». Les alinéas 4(1)a), 4(1)b) et 4(1)c) sont modifiées et l'alinéa 4(1)e) est abrogé. Les articles 5.2 et 7.2 ainsi que l'annexe 1.3 sont abrogés.

Registration  
SOR/2017-207 September 22, 2017

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

### Order Amending the Canadian Egg Marketing Levies Order

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

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

Whereas the proposed *Order Amending the Canadian Egg Marketing Levies Order* is an order of a class to which paragraph 7(1)(d)<sup>d</sup> of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies' Orders and Regulations Approval Order*<sup>e</sup> and has been submitted to the National Farm Products Council pursuant to paragraph 22(1)(f) of that Act;

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

Therefore, the Canadian Egg Marketing Agency, pursuant to paragraph 22(1)(f) and (g)<sup>f</sup> of the *Farm Products Agencies Act*<sup>c</sup> and section 10 of Part II of the schedule to the *Canadian Egg Marketing Agency Proclamation*<sup>a</sup>, makes the annexed *Order Amending the Canadian Egg Marketing Levies Order*.

Ottawa, September 21, 2017

Enregistrement  
DORS/2017-207 Le 22 septembre 2017

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

### Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada

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

Attendu que l'Office est habilité à mettre en œuvre un plan de commercialisation, conformément à cette proclamation;

Attendu que le projet d'ordonnance intitulé *Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada* relève d'une catégorie à laquelle s'applique l'alinéa 7(1)d)<sup>d</sup> de cette loi, conformément à l'article 2 de l'*Ordonnance sur l'approbation des ordonnances et règlements des offices*<sup>e</sup>, et a été soumis au Conseil national des produits agricoles, conformément à l'alinéa 22(1)f) de cette loi;

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

À ces causes, en vertu de l'alinéa 22(1)f) et g)<sup>f</sup> de la *Loi sur les offices des produits agricoles*<sup>b</sup> et de l'article 10 de la partie II de l'annexe de la *Proclamation visant l'Office canadien de commercialisation des œufs*<sup>c</sup>, l'Office canadien de commercialisation des œufs prend l'*Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada*, ci-après.

Ottawa, le 21 septembre 2017

<sup>a</sup> C.R.C., c. 646

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

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

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

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

<sup>f</sup> S.C. 2015, c. 3, s. 88

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

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

<sup>c</sup> C.R.C., ch. 646

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

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

<sup>f</sup> L.C. 2015, ch. 3, art. 88



## Order Amending the Canadian Egg Marketing Levies Order

## Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada

### Amendments

**1** Section 2 of the *Canadian Egg Marketing Levies Order*<sup>1</sup> is replaced by the following:

**2** Subsection 3(1) does not apply in respect of eggs marketed under an egg for processing quota or a special temporary market requirement quota that is allotted under the *Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986*.

**2** Subsection 3(4) of the Order is repealed.

### Coming into Force

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

### EXPLANATORY NOTE

*(This note is not part of the Order.)*

This Order amends the *Canadian Egg Marketing Levies Order* to remove the exemption in section 2 and levies in subsection 3(4) as they apply to eggs market under export market development quotas.

### Modifications

**1** L'article 2 de l'*Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

**2** Le paragraphe 3(1) ne s'applique pas aux œufs commercialisés selon un contingent de transformation ou un contingent spécial pour les besoins temporaires du marché attribués en vertu du *Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement*.

**2** Le paragraphe 3(4) de la même ordonnance est abrogé.

### Entrée en vigueur

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

### NOTE EXPLICATIVE

*(Cette note ne fait pas partie de l'Ordonnance.)*

Les modifications visent à modifier l'*Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada* afin d'abroger l'exemption à l'article 2 et les redevances au paragraphe 3(4) dans la mesure où elles s'appliquent aux œufs commercialisés pour les contingents pour le développement du marché d'exportation.

<sup>1</sup> SOR/2003-75

<sup>1</sup> DORS/2003-75

**Registration**

SI/2017-51 October 4, 2017

OTHER THAN STATUTORY AUTHORITY

**Proclamation Designating “Firefighters’ National Memorial Day”**

David Johnston

[L.S.]

Canada

ELIZABETH THE SECOND, by the Grace of God of the United Kingdom, Canada and Her other Realms and Territories QUEEN, Head of the Commonwealth, Defender of the Faith.

Jody Wilson-Raybould  
Attorney General

TO ALL TO WHOM these presents shall come or whom the same may in any way concern,

GREETING:

**A Proclamation**

Whereas Canadian firefighters make valuable contributions to the safety of Canadians and it is considered appropriate that there be, in each year, a day to mark and pay tribute to the hard work, dedication and sacrifices made by Canadian firefighters;

Whereas memorial services are held in communities across the country on the second Sunday in September of each year to commemorate those firefighters who died in the line of duty;

And whereas, by Order in Council P.C. 2017-1052 of August 10, 2017, His Excellency the Governor General in Council has directed that a proclamation be issued declaring the second Sunday in September of each year to be “Firefighters’ National Memorial Day”;

Now Know You that We, by and with the advice of Our Privy Council for Canada, do by this Our Proclamation, declare the second Sunday in September of each year to be “Firefighters’ National Memorial Day”.

Of all which Our Loving Subjects and all others whom these presents may concern are required to take notice and to govern themselves accordingly.

**Enregistrement**

TR/2017-51 Le 4 octobre 2017

AUTORITÉ AUTRE QUE STATUTAIRE

**Proclamation désignant « Jour commémoratif national des pompiers »**

David Johnston

[S.L.]

Canada

ELIZABETH DEUX, par la Grâce de Dieu, REINE du Royaume-Uni, du Canada et de ses autres royaumes et territoires, Chef du Commonwealth, Défenseur de la Foi.

La procureure générale  
Jody Wilson-Raybould

À TOUS CEUX à qui les présentes parviennent ou qu’elles peuvent de quelque manière concerner,

SALUT :

**Proclamation**

Attendu que les pompiers du Canada contribuent de façon notable à la sécurité des Canadiens et Canadiennes et qu’il est jugé opportun de désigner un jour particulier pour leur rendre hommage et souligner l’excellence de leur travail, leur dévouement et leurs sacrifices;

Attendu que, le deuxième dimanche de septembre de chaque année, on commémore les pompiers morts dans l’exercice de leurs fonctions lors de services célébrés dans des collectivités à travers le pays;

Attendu que, par le décret C.P. 2017-1052 du 10 août 2017, Son Excellence le Gouverneur général en conseil a ordonné que soit prise une proclamation désignant le deuxième dimanche de septembre de chaque année comme «Jour commémoratif national des pompiers »;

Sachez que, sur et avec l’avis de Notre Conseil privé pour le Canada, Nous, par Notre présente proclamation, désignons le deuxième dimanche de septembre de chaque année comme «Jour commémoratif national des pompiers».

De ce qui précède, Nos féaux sujets et tous ceux que les présentes peuvent concerner sont par les présentes requis de prendre connaissance et d’agir en conséquence.

IN TESTIMONY WHEREOF, We have caused this Our proclamation to be published and the Great Seal of Canada to be affixed to it.

WITNESS:

Our Right Trusty and Well-beloved David Johnston, Chancellor and Principal Companion of Our Order of Canada, Chancellor and Commander of Our Order of Military Merit, Chancellor and Commander of Our Order of Merit of the Police Forces, Governor General and Commander-in-Chief of Canada.

AT OUR GOVERNMENT HOUSE, in Our City of Ottawa, this seventh day of September in the year of Our Lord two thousand and seventeen and in the sixty-sixth year of Our Reign.

By command,

Navdeep Singh Bains  
Registrar General of Canada

EN FOI DE QUOI, Nous avons fait publier Notre présente proclamation et y avons fait apposer le grand sceau du Canada.

TÉMOIN :

Notre très fidèle et bien-aimé David Johnston, chancelier et compagnon principal de Notre Ordre du Canada, chancelier et commandeur de Notre Ordre du mérite militaire, chancelier et commandeur de Notre Ordre du mérite des corps policiers, gouverneur général et commandant en chef du Canada.

À NOTRE HÔTEL DU GOUVERNEMENT, en Notre ville d'Ottawa, ce septième jour de septembre de l'an de grâce deux mille dix-sept, soixante-sixième de Notre règne.

Par ordre,

Le registraire général du Canada  
Navdeep Singh Bains

## Registration

SI/2017-52 October 4, 2017

## BROADCASTING ACT

**Order Declining to Set Aside or Refer Back to the CRTC Broadcasting Decision CRTC 2017-198**

P.C. 2017-1135 September 12, 2017

Whereas the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission ("Commission"), in its Broadcasting Decision CRTC 2017-198 of June 14, 2017 ("Decision"), made decisions to issue broadcasting licences to First Peoples Radio Inc. to operate English- and Indigenous-language Type B Native FM radio stations to serve the urban Indigenous communities in Ottawa and Toronto;

Whereas in that Decision, the Commission also made decisions to issue broadcasting licences to Aboriginal Multi-Media Society of Alberta to operate English- and Indigenous-language Type B Native FM radio stations to serve the urban Indigenous communities in Edmonton and Calgary;

Whereas, subsequent to the making of those decisions, the Governor in Council received petitions in writing requesting that they be set aside or referred back to the Commission for reconsideration and hearing;

And whereas the Governor in Council, having considered the petitions, is of the view that those decisions do not derogate from the attainment of the objectives of the broadcasting policy for Canada set out in subsection 3(1) of the *Broadcasting Act*<sup>a</sup>;

Therefore, His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Canadian Heritage, pursuant to section 28 of the *Broadcasting Act*<sup>a</sup>, declines to set aside or refer back to the Commission for reconsideration and hearing the decisions contained in Broadcasting Decision CRTC 2017-198 of June 14, 2017 to issue broadcasting licences to

- (a) First Peoples Radio Inc. to operate English- and Indigenous-language Type B Native FM radio stations to serve the urban Indigenous communities in Ottawa and Toronto; and

## Enregistrement

TR/2017-52 Le 4 octobre 2017

## LOI SUR LA RADIODIFFUSION

**Décret refusant d'annuler ou de renvoyer au CRTC la décision de radiodiffusion CRTC 2017-198**

C.P. 2017-1135 Le 12 septembre 2017

Attendu que le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (« Conseil ») a, dans sa décision de radiodiffusion CRTC 2017-198 du 14 juin 2017 (« Décision »), pris les décisions d'attribuer à First Peoples Radio Inc. des licences de radiodiffusion visant l'exploitation des stations de radio FM autochtone de type B de langues anglaise et autochtone pour desservir les communautés autochtones en milieu urbain à Ottawa et à Toronto;

Attendu que le Conseil a, dans cette Décision, pris les décisions d'attribuer à Aboriginal Multi-Media Society of Alberta des licences de radiodiffusion visant l'exploitation des stations de radio FM autochtone de type B de langues anglaise et autochtone pour desservir les communautés autochtones en milieu urbain à Edmonton et à Calgary;

Attendu que, à la suite de ces décisions, le gouverneur en conseil a reçu des demandes écrites d'annulation ou de renvoi au Conseil pour réexamen et nouvelle audience de ces décisions;

Attendu que le gouverneur en conseil, après avoir examiné les demandes, n'est pas convaincu que ces décisions du Conseil ne vont pas dans le sens des objectifs de la politique canadienne de radiodiffusion énoncés au paragraphe 3(1) de la *Loi sur la radiodiffusion*<sup>a</sup>,

À ces causes, sur recommandation de la ministre du Patrimoine canadien et en vertu de l'article 28 de la *Loi sur la radiodiffusion*<sup>a</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil refuse d'annuler ou de renvoyer au Conseil pour réexamen et nouvelle audience les décisions prises dans la décision de radiodiffusion CRTC 2017-198 du 14 juin 2017 d'attribuer :

- a) à First Peoples Radio Inc. des licences de radiodiffusion visant l'exploitation des stations de radio FM autochtone de type B de langues anglaise et autochtone pour desservir les communautés autochtones en milieu urbain à Ottawa et à Toronto;

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 11<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 11

**(b)** Aboriginal Multi-Media Society of Alberta to operate English- and Indigenous-language Type B Native FM radio stations to serve the urban Indigenous communities in Edmonton and Calgary.

**b)** à Aboriginal Multi-Media Society of Alberta des licences de radiodiffusion visant l'exploitation des stations de radio FM autochtone de type B de langues anglaise et autochtone pour desservir les communautés autochtones en milieu urbain à Edmonton et à Calgary.

## EXPLANATORY NOTE

*(This note is not part of the Order.)*

### **Proposal**

To respond to written petitions, submitted under section 28 of the *Broadcasting Act*, requesting the Governor in Council to set aside or refer back for reconsideration and hearing the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission (CRTC) decisions contained in Broadcasting Decision CRTC 2017-198 of June 14, 2017, to issue broadcasting licences to First Peoples Radio Inc. (FPR) and Aboriginal Multi-Media Society of Alberta (AMMSA) to operate English- and Indigenous-language Type B Native FM radio stations to serve the urban Indigenous communities in Ottawa, Toronto, Edmonton and Calgary.

### **Objective**

To communicate that the Governor in Council is declining to set aside or refer back to the CRTC for reconsideration and hearing the decisions to issue broadcasting licences to FPR and AMMSA to operate English- and Indigenous-language Type B Native FM radio stations to serve the urban Indigenous communities in Ottawa, Toronto, Edmonton and Calgary.

### **Background**

In 2015, the CRTC revoked the broadcasting licences for the Type B Native radio stations CKAV-FM Toronto, CKAV-FM-2 Vancouver, CKAV-FM-3 Calgary, CKAV-FM-4 Edmonton and CKAV-FM-9 Ottawa held by Aboriginal Voices Radio Inc. From March 27 to 29, 2017, the CRTC held a public hearing to consider applications for new radio stations to serve the urban Indigenous communities in these markets.

On June 14, 2017, the CRTC issued Broadcasting Decision CRTC 2017-198 which contained, among other things, decisions to issue broadcasting licences to FPR to operate English- and Indigenous-language Type B Native FM radio stations to serve the urban Indigenous communities in Ottawa and Toronto and decisions to issue broadcasting licences to AMMSA to operate English- and Indigenous-language Type B Native FM radio stations to serve the

## NOTE EXPLICATIVE

*(Cette note ne fait pas partie du Décret.)*

### **Proposition**

Donner suite à des demandes écrites, soumises en vertu de l'article 28 de la *Loi sur la radiodiffusion*, demandant au gouverneur en conseil d'annuler ou de renvoyer pour réexamen et nouvelle audience les décisions du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC), contenues dans la décision de radiodiffusion CRTC 2017-198 du 14 juin 2017, d'attribuer à First Peoples Radio Inc. (FPR) et à la Aboriginal Multi-Media Society of Alberta (AMMSA) des licences de radiodiffusion visant l'exploitation des stations de radio FM autochtone de type B de langues anglaise et autochtone pour desservir les communautés autochtones en milieu urbain à Ottawa, Toronto, Edmonton et Calgary.

### **Objectif**

Communiquer que le gouverneur en conseil refuse d'annuler ou de renvoyer au CRTC pour réexamen et nouvelle audience les décisions d'attribuer des licences de radiodiffusion à FPR et AMMSA visant l'exploitation des stations de radio FM autochtone de type B de langues anglaise et autochtone pour desservir les communautés autochtones en milieu urbain à Ottawa, Toronto, Edmonton et Calgary.

### **Contexte**

En 2015, le CRTC a révoqué les licences de radiodiffusion des stations de radio autochtone de type B CKAV-FM Toronto, CKAV-FM-2 Vancouver, CKAV-FM-3 Calgary, CKAV-FM-4 Edmonton et CKAV-FM-9 Ottawa détenues par Aboriginal Voices Radio Inc. Du 27 au 29 mars 2017, le CRTC a tenu une audience publique pour examiner de nouvelles demandes d'attribution de licences de radiodiffusion en vue de desservir des communautés autochtones en milieu urbain dans ces marchés.

Le 14 juin 2017, le CRTC a rendu la décision de radiodiffusion CRTC 2017-198 qui contient, entre autres, les décisions d'attribuer à FPR des licences de radiodiffusion visant l'exploitation des stations de radio FM autochtone de type B de langues anglaise et autochtone pour desservir les communautés autochtones en milieu urbain à Ottawa et Toronto, ainsi que des licences de radiodiffusion à AMMSA visant à opérer des stations de radio FM de

urban Indigenous communities in Edmonton and Calgary. Broadcasting Decision CRTC 2017-198 also approved an application by Northern Native Broadcasting for the same type of broadcasting licences for the Vancouver market.

In the Broadcasting Decision, the CRTC indicated that radio stations serving such communities can play a critical role in serving the public interest and contributing to the fulfilment of the policy objectives set out in subparagraph 3(1)(d)(iii) and paragraph 3(1)(o) of the *Broadcasting Act*, specifically to meet the needs and reflect the special place of Indigenous peoples within Canadian society.

On June 29, 2017, the Governor in Council received a petition in writing concerning the decisions to issue broadcasting licences to FPR in Ottawa and Toronto, contained in Broadcasting Decision 2017-198 of June 14, 2017.

On July 28, 2017, the Governor in Council received a petition in writing concerning the decisions to issue broadcasting licences to AMMSA in Edmonton and Calgary, also contained in Broadcasting Decision 2017-198 of June 14, 2017.

Under section 28 of the *Broadcasting Act*, the Governor in Council may set aside or refer a decision back to the CRTC for reconsideration and hearing if the Governor in Council is satisfied that the decision derogates from the attainment of the objectives of the broadcasting policy set out in the *Broadcasting Act*. In the present case, after careful consideration of the petitions, the Governor in Council is not satisfied that the decisions derogate from those objectives given that AMMSA's and FPR's applications were entirely devoted to Indigenous communities, included significant amounts of local programming, and programming in Indigenous languages, a mix of spoken word and music programming targeting the proposed communities and were based on viable business plans in the CRTC's view.

Therefore, under section 28 of the *Broadcasting Act*, the Governor in Council has declined to set aside or refer back to the CRTC for reconsideration and hearing the decisions contained in Broadcasting Decision CRTC 2017-198 of June 14, 2017, to issue broadcasting licences to FPR and AMMSA to operate English- and Indigenous-language Type B Native FM radio stations to serve the urban Indigenous communities in Ottawa, Toronto, Edmonton and Calgary.

type B de langues anglaise et autochtone desservant les communautés d'Edmonton et de Calgary. La décision de radiodiffusion CRTC 2017-198 a aussi accordé une licence de radiodiffusion du même type à Northern Native Broadcasting pour le marché de Vancouver.

Dans cette décision, le CRTC a indiqué que les stations de radio qui desservent ce type de communauté peuvent jouer un rôle crucial quand il s'agit de servir l'intérêt public et de contribuer à la réalisation des objectifs de politique énoncés au sous-alinéa 3(1)d)(iii) et à l'alinéa 3(1)o) de la *Loi sur la radiodiffusion*, particulièrement en vue de répondre aux besoins des peuples autochtones et de refléter la place particulière qu'ils occupent au sein de la société canadienne.

Le 29 juin 2017, le gouverneur en conseil a reçu une demande écrite concernant les décisions d'attribuer des licences de radiodiffusion à FPR pour les marchés d'Ottawa et de Toronto, contenues dans la décision de radiodiffusion CRTC 2017-198 du 14 juin 2017.

Le 28 juillet 2017, le gouverneur en conseil a reçu une demande écrite concernant les décisions d'attribuer des licences de radiodiffusion à AMMSA, pour les marchés d'Edmonton et Calgary, aussi contenues dans la décision de radiodiffusion CRTC 2017-198 du 14 juin 2017.

En vertu de l'article 28 de la *Loi sur la radiodiffusion*, le gouverneur en conseil ne peut annuler une décision du CRTC ou renvoyer une décision au CRTC, pour réexamen et nouvelle audience, que s'il est convaincu que la décision ne va pas dans le sens des objectifs de la politique canadienne de radiodiffusion énoncés dans la *Loi sur la radiodiffusion*. Dans le cas présent, après un examen attentif des demandes écrites, le gouverneur en conseil n'est pas convaincu que les décisions ne vont pas dans le sens de ces objectifs étant donné que les demandes de l'AMMSA et de la FPR visaient exclusivement les communautés autochtones, en proposant une importante quantité de programmations locales, dont une programmation en langues autochtones, un mélange de créations orales et de musique destinées à ces communautés qui sont fondées sur des plans d'affaires viables, selon le CRTC.

Par conséquent, et en vertu de l'article 28 de la *Loi sur la radiodiffusion*, le gouverneur en conseil a refusé d'annuler ou de renvoyer pour réexamen et nouvelle audience les décisions du CRTC, contenues dans la décision de radiodiffusion CRTC 2017-198 du 14 juin 2017, d'attribuer à FPR et à la AMMSA des licences de radiodiffusion visant l'exploitation des stations de radio FM autochtone de type B de langues anglaise et autochtone pour desservir les communautés autochtones en milieu urbain à Ottawa, Toronto, Edmonton et Calgary.

***Implications***

As a result, the CRTC decisions stand.

***Departmental contact***

Helen C. Kennedy  
Director General  
Broadcasting and Digital Communications Branch  
Department of Canadian Heritage  
Telephone: 819-997-7435

***Répercussions***

Par conséquent, les décisions du CRTC sont maintenues.

***Personne-ressource du ministère***

Helen C. Kennedy  
Directrice générale  
Direction générale de la radiodiffusion et des  
communications numériques  
Ministère du Patrimoine canadien  
Téléphone : 819-997-7435

Registration

SI/2017-53 October 4, 2017

BUDGET IMPLEMENTATION ACT, 2017, NO.1

**Order Fixing the Day on which this Order is made as the Day on which Certain Sections of the Act Come into Force**

P.C. 2017-1159 September 21, 2017

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 191 of the *Budget Implementation Act, 2017, No. 1*, chapter 20 of the Statutes of Canada, 2017, fixes the day on which this Order is made as the day on which sections 126 to 129 and 131 to 190 of that Act come into force.

Enregistrement

TR/2017-53 Le 4 octobre 2017

LOI N°1 D'EXÉCUTION DU BUDGET DE 2017

**Décret fixant à la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de certains articles de la loi**

C.P. 2017-1159 Le 21 septembre 2017

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 191 de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2017*, chapitre 20 des Lois du Canada (2017), Son Excellence le Gouverneur général en conseil fixe à la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur des articles 126 à 129 et 131 à 190 de cette loi.



Registration  
SI/2017-54 October 4, 2017

TERRITORIAL LANDS ACT

**Order Repealing the Withdrawal from Disposal, Setting Apart and Appropriation of Certain Tracts of Territorial Lands in the Northwest Territories (Reindeer Grazing Reserve) Order**

P.C. 2017-1180 September 22, 2017

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraphs 23(a) and (e)<sup>a</sup> of the *Territorial Lands Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *Order Repealing the Withdrawal from Disposal, Setting Apart and Appropriation of Certain Tracts of Territorial Lands in the Northwest Territories (Reindeer Grazing Reserve) Order*.

**Order Repealing the Withdrawal from Disposal, Setting Apart and Appropriation of Certain Tracts of Territorial Lands in the Northwest Territories (Reindeer Grazing Reserve) Order**

## Repeal

**1** The *Withdrawal from Disposal, Setting Apart and Appropriation of Certain Tracts of Territorial Lands in the Northwest Territories (Reindeer Grazing Reserve) Order*<sup>1</sup> is repealed.

## EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

### Proposal

To repeal the *Withdrawal from Disposal, Setting Apart and Appropriation of Certain Tracts of Territorial Lands in the Northwest Territories (Reindeer Grazing Reserve) Order*, made by Order in Council P.C. 2014-317 of March 27, 2014, pursuant to paragraph 23(a) and (e) of the *Territorial Lands Act*.

<sup>a</sup> S.C. 2002, c. 7, s. 246(1)

<sup>b</sup> R.S., c. T-7

<sup>1</sup> SI/2014-38

Enregistrement  
TR/2017-54 Le 4 octobre 2017

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

**Décret abrogeant le Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest et les réservant comme pâturage pour des rennes**

C.P. 2017-1180 Le 22 septembre 2017

Sur recommandation de la ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu des alinéas 23a) et e)<sup>a</sup> de la *Loi sur les terres territoriales*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil prend le *Décret abrogeant le Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest et les réservant comme pâturage pour des rennes*, ci-après.

**Décret abrogeant le Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest et les réservant comme pâturage pour des rennes**

## Abrogation

**1** Le *Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest et les réservant comme pâturage pour des rennes*<sup>1</sup> est abrogé.

## NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Décret.)

### Proposition

Abroger le *Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest et les réservant comme pâturage pour des rennes*, C.P. 2014-317, daté du 27 mars 2014, en vertu des alinéas 23a) et e) de la *Loi sur les terres territoriales*.

<sup>a</sup> L.C. 2002, ch. 7, par. 246(1)

<sup>b</sup> L.R., ch. T-7

<sup>1</sup> TR/2014-38

### **Objective**

The purpose of this Order in Council is to repeal the *Withdrawal from Disposal, Setting Apart and Appropriation of Certain Tracts of Territorial Lands in the Northwest Territories (Reindeer Grazing Reserve) Order*. This Order is for administrative purposes as required by paragraph 23(a) and (e) of the *Territorial Lands Act*.

### **Background**

The *Withdrawal from Disposal, Setting Apart and Appropriation of Certain Tracts of Territorial Lands in the Northwest Territories (Reindeer Grazing Reserve) Order* (the Order) was made at the time of devolution to replace the previous Order of the same name. It corrected an issue with the designation of the limits of the reindeer reserve and removed the restrictions on the granting of new prospecting permits under the *Northwest Territories and Nunavut Mining Regulations* and the issuance of new interests under the *Canada Petroleum Resources Act* in the reserve. This was done at that time so that the Northwest Territories would mirror the corrected Order, which they did.

The administration and control of the lands affected by the Order were transferred to the Commissioner of the Northwest Territories at the time of devolution in 2014. However, the Order was never repealed. This creates confusion as to whether the Order continues to have any effect or not. It is suspected that it does not, because the objective of the Order is to prevent certain actions of the federal government, that because of devolution, it can no longer perform anyway.

The Order recommends that the Governor General in Council, pursuant to paragraph 23(a) and (e) of the *Territorial Lands Act*, repeals the *Withdrawal from Disposal, Setting Apart and Appropriation of Certain Tracts of Territorial Lands in the Northwest Territories (Reindeer Grazing Reserve) Order*, made by Order in Council P.C. 2014-317 of March 27, 2014.

### **Implications**

This Order has no direct or indirect financial implications for which approval of the Treasury Board is required and no grants or contributions are associated with this Order. Routing procedures, as outlined in the directives on submissions, have been followed.

### **Consultations**

This Order is for administrative purposes as required by paragraph 23(a) and (e) of the *Territorial Lands Act*.

### **Objectif**

Le Décret a pour objet d'abroger le *Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest et les réservant comme pâturage pour des rennes*. Ce décret sert à des fins administratives, comme l'exigent les alinéas 23a) et e) de la *Loi sur les terres territoriales*.

### **Contexte**

Le *Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest et les réservant comme pâturage pour des rennes* (le Décret) avait été pris au moment du transfert des pouvoirs aux Territoires du Nord-Ouest pour remplacer l'ancien décret du même nom. Il corrigeait une erreur de désignation des limites de la réserve et enlevait les restrictions concernant la délivrance de nouveaux permis de prospection en vertu du *Règlement sur l'exploitation minière dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut* et la délivrance de nouveaux droits en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures* dans la réserve. Ces modifications ont été faites à ce moment afin que les Territoires du Nord-Ouest reprennent le nouveau décret, ce qui a été fait.

La gestion et la maîtrise des terres visées par le Décret ont été transférées au commissaire des Territoires du Nord-Ouest à l'occasion du transfert des pouvoirs en 2014. Néanmoins, le Décret n'a jamais été abrogé. Cette situation crée une certaine confusion quant à son effet. On estime qu'il n'y en a aucune, puisque le Décret vise à empêcher certaines actions du gouvernement fédéral, que ce dernier ne peut plus faire de toute façon depuis le transfert des pouvoirs.

Le présent décret recommande que, en vertu des alinéas 23a) et e) de la *Loi sur les terres territoriales*, le gouverneur général en conseil abroge le *Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest et les réservant comme pâturage pour des rennes*, C.P. 2014-317, daté du 27 mars 2014.

### **Répercussions**

Ce décret n'entraîne aucune incidence financière directe ou indirecte exigeant l'approbation du Conseil du Trésor, et aucune subvention ou contribution n'y est reliée. La procédure habituelle, énoncée dans les directives sur les présentations, a été suivie.

### **Consultations**

Ce décret sert à des fins administratives, comme l'exigent les alinéas 23a) et e) de la *Loi sur les terres territoriales*.

Reaction was positive from Indigenous groups and the Government of the Northwest Territories who were consulted on the proposed repeal Order.

***Departmental contact***

For more information, please contact

Mr. Glen Stephens  
Manager  
Land and Water Management  
Indigenous and Northern Affairs Canada  
Gatineau, Quebec  
Telephone: 819-994-7483  
Email: [Glen.Stephens@aadnc-aandc.gc.ca](mailto:Glen.Stephens@aadnc-aandc.gc.ca)

La réaction de la part des groupes autochtones et du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest consultés sur l'abrogation proposée a été positive.

***Personne-ressource du ministère***

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec :

M. Glen Stephens  
Gestionnaire  
Gestion des terres et de l'eau  
Affaires autochtones et Développement du Nord Canada  
Gatineau (Québec)  
Téléphone : 819-994-7483  
Courriel : [Glen.Stephens@aadnc-aandc.gc.ca](mailto:Glen.Stephens@aadnc-aandc.gc.ca)

## Registration

SI/2017-55 October 4, 2017

## FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

**2017 Toronto Invictus Games Remission Order**

P.C. 2017-1194 September 22, 2017

His Excellency the Governor General in Council, considering that it is in the public interest to do so, on the recommendation of the Treasury Board and the Minister of Citizenship and Immigration, pursuant to subsection 23(2.1)<sup>a</sup> of the *Financial Administration Act*<sup>b</sup>, makes the annexed *2017 Toronto Invictus Games Remission Order*.

**2017 Toronto Invictus Games Remission Order****Definition**

**1** In this Order, **participant** means any foreign national who is seeking to enter Canada as

- (a) a competitor, coach, judge or team official participating in the 2017 Invictus Games;
- (b) a medical staff member of a team participating in the 2017 Invictus Games;
- (c) a member of a national or international sports organizing body participating in the 2017 Invictus Games; or
- (d) a friend or family member of any foreign national listed in paragraphs (a) to (c) who is accredited in 2017 by the Invictus Games.

**Remission**

**2** Remission is granted

- (a) of the fee of \$100, paid under subsection 296(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*, for the processing of an application for a temporary resident visa, on the condition that the applicant is a participant; and
- (b) of the fee of \$85, paid under subsection 315.1(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*, for the provision of services in relation to the collection of biometric information in respect of an application for a temporary resident visa, on the condition that the applicant is a participant.

## Enregistrement

TR/2017-55 Le 4 octobre 2017

## LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

**Décret de remise concernant les Jeux Invictus de 2017 à Toronto**

C.P. 2017-1194 Le 22 septembre 2017

Sur recommandation du Conseil du Trésor et du ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration et en vertu du paragraphe 23(2.1)<sup>a</sup> de la *Loi sur la gestion des finances publiques*<sup>b</sup>, Son Excellence le Gouverneur général en conseil, estimant que l'intérêt public le justifie, prend le *Décret de remise concernant les Jeux Invictus de 2017 à Toronto*, ci-après.

**Décret de remise concernant les Jeux Invictus de 2017 à Toronto****Définition**

**1** Dans le présent décret, **participant** s'entend de l'un ou l'autre des étrangers ci-après cherchant à entrer au Canada à titre :

- a) de compétiteur, d'entraîneur, de juge ou de représentant d'équipe participant aux Jeux Invictus de 2017;
- b) de membre du personnel médical d'une équipe participant aux Jeux Invictus de 2017;
- c) de membre d'une organisation sportive nationale ou internationale participant aux Jeux Invictus de 2017;
- d) de membre de la famille ou d'ami de l'un ou l'autre des étrangers visés aux alinéas a) à c) et accrédité en 2017 par les Jeux Invictus.

**Remise**

**2** Est accordée remise :

- a) de la somme de 100 \$, correspondant aux frais payés au titre du paragraphe 296(1) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* pour l'examen d'une demande de visa de résident temporaire à la condition, que le demandeur soit un participant;
- b) de la somme de 85 \$, correspondant aux frais payés au titre du paragraphe 315.1(1) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* pour la prestation de services liés à la collecte de renseignements biométriques à l'égard d'une demande de visa de résident temporaire, à la condition que le demandeur soit un participant.

<sup>a</sup> S.C. 1991, c. 24, s. 7(2)

<sup>b</sup> R.S., c. F-11

<sup>a</sup> L.C. 1991, ch. 24, par. 7(2)

<sup>b</sup> L.R., ch. F-11

## EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

### Proposal

The Governor in Council, on the recommendation of the Treasury Board, has made this Remission Order, under subsection 23(2.1) of the *Financial Administration Act*, in respect of fees paid by certain foreign nationals for the processing of applications for temporary resident visas and service fees related to the provision of biometric information.

### Objective

The purpose of the Remission Order is to remit to foreign nationals who are participating in the 2017 Invictus Games in Toronto certain fees paid by them, in order to demonstrate Canada's commitment to the games and to reflect the honour of being chosen as the host country. The foreign national must be one or more of the following: a competitor, coach, judge, team official, medical staff member or member of a national or international sports organizing body participating in the 2017 Invictus Games in Toronto. For clarity, team officials include friends and family accredited by the Invictus Games.

Foreign nationals who meet these conditions will receive a refund for fees paid for the processing of an application for a temporary resident visa to enter Canada under subsection 296(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (the Regulations or IRPR), and for the provision of services in relation to the collection of biometric information under Division 2.1 of Part 2 in respect of an application for a temporary resident visa under subsection 315.1(1) of the Regulations.

The following paid fees (per application) will be remitted through the Remission Order:

Temporary resident visa fee (subsection 296(1) of the IRPR)	\$100
Services fee in relation to the collection of biometric information (subsection 315.1(1) of the IRPR)	\$85

### Background

The Invictus Games is an international multi-sports event for injured or sick armed services personnel and veterans that was first held in the United Kingdom in 2014. From September 23 to 30, 2017, the third Invictus Games will be held in Toronto and will feature 558 competitors and 1456 team officials, including accredited family members and friends, from 17 participating countries.

Participants and officials attending the Invictus Games will be required to be properly documented for entry to

## NOTE EXPLICATIVE

(Cette note ne fait pas partie du Décret.)

### Proposition

Sur recommandation du Conseil du Trésor, le Gouverneur en conseil a pris, en vertu du paragraphe 23(2.1) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le présent décret de remise visant les frais d'examen de la demande de visa de résident temporaire et les frais de prestation de services liés à la collecte de renseignements biométriques payés par certains étrangers.

### Objectif

L'objectif du Décret est de rembourser certains frais payés par les étrangers qui participent aux Jeux Invictus de 2017 à Toronto afin de démontrer l'engagement du Canada à l'égard des Jeux et de témoigner de l'honneur d'avoir été choisi à titre de pays hôte. L'étranger doit participer à ces Jeux à titre de compétiteur, d'entraîneur, de juge, de représentant d'équipe, de membre du personnel médical ou de membre d'une organisation sportive nationale ou internationale. Pour plus de clarté, « représentant d'équipe » inclut les membres de la famille et les amis accrédités par les Jeux Invictus.

Les étrangers qui satisfont à ces conditions se verront rembourser les frais qu'ils ont payés pour l'examen d'une demande de visa de résident temporaire payables en application du paragraphe 296(1) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (le Règlement) et pour la prestation de services liés à la collecte de renseignements biométriques prévue à la Section 2.1 de la Partie 2 à l'égard d'une demande de visa de résident temporaire et payables en application du paragraphe 315.1(1) du Règlement.

Les frais suivants (par demande) qui ont été payés seront remboursés en vertu du Décret de remise :

Frais de visa de résident temporaire (paragraphe 296(1) du Règlement)	100 \$
Frais de prestation de services liés à la collecte de renseignements biométriques (paragraphe 315.1(1) du Règlement)	85 \$

### Contexte

Les Jeux Invictus sont un événement multisports international pour les militaires et anciens combattants blessés ou malades. Ils ont vu le jour au Royaume-Uni en 2014. Les troisièmes Jeux Invictus se tiendront à Toronto du 23 au 30 septembre 2017 et accueilleront 558 compétiteurs et 1 456 représentants d'équipe (y compris les membres de la famille et les amis accrédités) provenant de 17 pays participants.

Les participants et les représentants qui prendront part à cet événement devront avoir obtenu les documents

Canada, and depending on their nationality, this could include the requirement to hold a temporary resident visa under section 7 of the Regulations and to pay the processing fees under subsection 296(1). Furthermore, under subsection 315.1(1) of the Regulations, a service fee related to the provision of biometric information under Division 2.1 of Part 2 of the Regulations could also be required in respect of an application for a temporary resident visa.

According to the records of the Department of Citizenship and Immigration, up to 212 individuals who meet the conditions of the Remission Order could have paid fees requiring remission. A public policy has been established by the Minister of Citizenship and Immigration under section 25.2 of the *Immigration and Refugee Protection Act* to exempt foreign nationals if they meet the same conditions as the Remission Order from paying the fees if they apply for a temporary resident visa after September 14, 2017.

### Implications

#### General

The Remission Order will assist a foreign national who is a competitor, coach, judge, team official (including friends and family accredited by the Invictus Games), medical staff member or member of a national or international sports organizing body participating in the 2017 Invictus Games in Toronto by remitting any fees paid under subsection 296(1) of the Regulations for temporary resident visa fees, and any service fees paid under subsection 315.1(1) in relation to the collection of biometric information.

In order to be eligible for the remittance of fees, individuals must meet the conditions of the Remission Order and must have paid the above fees.

#### Financial implications

Fee paid by the applicant	*Number of applicants who paid the fee	Fee amount	Total estimated foregone revenue
Temporary resident visa	212	\$100	\$21,200
Service fees in relation to the collection of biometric information	48	\$85	\$4,080
TOTAL			\$25,280

\* The number of applicants who paid the fee is an "up to" amount, as it includes all participants and not only those that paid the fees prior to the establishment of the public policy.

nécessaires pour entrer au Canada et, selon leur nationalité, certains pourraient être tenus d'obtenir un visa de résident temporaire en application de l'article 7 du Règlement et de payer les frais afférents en application du paragraphe 296(1). En outre, en application du paragraphe 315.1(1), ils pourraient devoir acquitter des frais de prestation de services liés à la collecte de renseignements biométriques prévue à la section 2.1 de la partie 2 à l'égard d'une demande de visa de résident temporaire.

Selon les données du ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration, jusqu'à 212 personnes satisfont aux conditions énoncées dans le Décret de remise et pourraient avoir payé des frais qui devraient leur être remboursés. Une politique d'intérêt public visant à dispenser du paiement de ces frais les étrangers qui satisfont aux mêmes conditions que celles énoncées dans le Décret de remise et qui présentent leur demande après le 14 septembre 2017 a été établie par le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration en vertu de l'article 25.2 de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*.

### Répercussions

#### Répercussions générales

Le Décret de remise appuiera l'étranger qui est un compétiteur, un entraîneur, un juge, un représentant d'équipe (y compris un membre de la famille ou un ami accrédité), un membre du personnel médical ou un membre d'une organisation sportive nationale ou internationale et qui participe aux Jeux Invictus de 2017 à Toronto en remboursant les frais payés en application du paragraphe 296(1) du Règlement pour l'examen de la demande de visa de résident temporaire ainsi que les frais payés en application du paragraphe 315.1(1) pour la prestation de services liés à la collecte de renseignements biométriques.

Pour pouvoir bénéficier de la remise des frais, l'étranger doit satisfaire aux conditions énoncées dans le Décret de remise et doit avoir payé les frais susmentionnés.

#### Répercussions financières

Frais payés par le demandeur	Nombre de demandeurs ayant payé les frais*	Frais	Total estimatif des recettes cédées
Visa de résident temporaire	212	100 \$	21 200 \$
Prestation de services liés à la collecte de renseignements biométriques	48	85 \$	4 080 \$
TOTAL			25 280 \$

\* Nombre maximal — inclut tous les participants ayant payé les frais et non seulement ceux qui ont payé les frais avant l'entrée en vigueur de la politique d'intérêt public.

**Accountability**

The Department will report on the foregone revenue associated with this Remission Order. All remissions will be reported in the Public Accounts as required by subsection 24(2) of the *Financial Administration Act*.

**Departmental contact**

Kyle Burns  
Director  
Cabinet and Regulatory Affairs  
Immigration, Refugees and Citizenship Canada  
365 Laurier Avenue West  
Ottawa, Ontario  
K1A 1L1  
Email: [Kyle.Burns@cic.gc.ca](mailto:Kyle.Burns@cic.gc.ca)

**Reddition de compte**

Conformément aux dispositions du paragraphe 24(2) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, il sera fait état dans les comptes publics de toutes les remises accordées, y compris des recettes cédées associées au présent décret.

**Personne-ressource du ministère**

Kyle Burns  
Directeur  
Affaires réglementaires et du Cabinet  
Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada  
365, avenue Laurier Ouest  
Ottawa (Ontario)  
K1A 1L1  
Courriel : [Kyle.Burns@cic.gc.ca](mailto:Kyle.Burns@cic.gc.ca)

**TABLE OF CONTENTS**     **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
**SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents**

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2017-193		Indigenous and Northern Affairs	Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Blueberry River).....	2479
SOR/2017-194		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990 .....	2484
SOR/2017-195	2017-1171	Fisheries and Oceans	Regulations Amending the Ontario Fishery Regulations, 2007 .....	2487
SOR/2017-196	2017-1172	Environment and Climate Change	Regulations Amending the Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations and Making a Consequential Amendment to Another Regulation .....	2499
SOR/2017-197	2017-1173	Environment and Climate Change	Regulations Amending the Metal Mining Effluent Regulations .....	2558
SOR/2017-198	2017-1174	Innovation, Science and Economic Development	Regulations Amending the Weights and Measures Regulations .....	2579
SOR/2017-199	2017-1175	Natural Resources	Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Nuclear Safety and Control Act .....	2584
SOR/2017-200	2017-1176	Transport	John C. Munro Hamilton International Airport Zoning Regulations .....	2606
SOR/2017-201	2017-1177	Transport	Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport Zoning Regulations .....	2632
SOR/2017-202	2017-1178	Transport	Rules Amending the Civil Aviation Tribunal Rules .....	2671
SOR/2017-203	2017-1179	Transport	Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations .....	2676
SOR/2017-204	2017-1196	Global Affairs	Special Economic Measures (Venezuela) Regulations .....	2681
SOR/2017-205	2017-1197	Global Affairs	Special Economic Measures (Venezuela) Permit Authorization Order.....	2697
SOR/2017-206		Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986 .....	2698
SOR/2017-207		Agriculture and Agri-Food	Order Amending the Canadian Egg Marketing Levies Order .....	2701
SI/2017-51		Prime Minister	Proclamation Designating “Firefighters’ National Memorial Day” .....	2703
SI/2017-52	2017-1135	Canadian Heritage	Order Declining to Set Aside or Refer Back to the CRTC Broadcasting Decision CRTC 2017-198 .....	2705
SI/2017-53	2017-1159	Prime Minister	Order Fixing the Day on which this Order is made as the Day on which Certain Sections of the Budget Implementation Act, 2017, No. 1 Come into Force .....	2709
SI/2017-54	2017-1180	Indigenous and Northern Affairs	Order Repealing the Withdrawal from Disposal, Setting Apart and Appropriation of Certain Tracts of Territorial Lands in the Northwest Territories (Reindeer Grazing Reserve) Order.....	2710
SI/2017-55	2017-1194	Immigration, Refugees and Citizenship	2017 Toronto Invictus Games Remission Order.....	2713



**INDEX**      **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**  
**SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents**

Abbreviations: e — erratum  
n — new  
r — revises  
x — revokes

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
2017 Toronto Invictus Games Remission Order..... Financial Administration Act	SI/2017-55	04/10/17	2713	n
Canadian Egg Marketing Agency Quota Regulations, 1986 — Regulations Amending..... Farm Products Agencies Act	SOR/2017-206	22/09/17	2698	
Canadian Egg Marketing Levies Order — Order Amending..... Farm Products Agencies Act	SOR/2017-207	22/09/17	2701	
Canadian Turkey Marketing Quota Regulations, 1990 — Regulations Amending..... Farm Products Agencies Act	SOR/2017-194	19/09/17	2484	
Certain Regulations Made Under the Nuclear Safety and Control Act — Regulations Amending..... Nuclear Safety and Control Act	SOR/2017-199	22/09/17	2584	
Civil Aviation Tribunal Rules — Rules Amending..... Transportation Appeal Tribunal of Canada Act	SOR/2017-202	22/09/17	2671	
“Firefighters’ National Memorial Day” — Proclamation Designating..... Other Than Statutory Authority	SI/2017-51	04/10/17	2703	n
Indian Bands Council Elections Order (Blueberry River) — Order Amending..... Indian Act	SOR/2017-193	15/09/17	2479	
John C. Munro Hamilton International Airport Zoning Regulations..... Aeronautics Act	SOR/2017-200	22/09/17	2606	n
Laurentian Pilotage Tariff Regulations — Regulations Amending..... Pilotage Act	SOR/2017-203	22/09/17	2676	
Metal Mining Effluent Regulations — Regulations Amending..... Fisheries Act	SOR/2017-197	22/09/17	2558	
Montréal–Pierre Elliott Trudeau International Airport Zoning Regulations..... Aeronautics Act	SOR/2017-201	22/09/17	2632	n
Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations and Making a Consequential Amendment to Another Regulation — Regulations Amending..... Canadian Environmental Protection Act, 1999	SOR/2017-196	22/09/17	2499	
Ontario Fishery Regulations, 2007 — Regulations Amending..... Fisheries Act	SOR/2017-195	22/09/17	2487	
Order Declining to Set Aside or Refer Back to the CRTC Broadcasting Decision CRTC 2017-198..... Broadcasting Act	SI/2017-52	04/10/17	2705	n
Order Fixing the Day on which this Order is made as the Day on which Certain Sections of the Act Come into Force..... Budget Implementation Act, 2017, No. 1	SI/2017-53	04/10/17	2709	
Special Economic Measures (Venezuela) Permit Authorization Order..... Special Economic Measures Act	SOR/2017-205	22/09/17	2697	n
Special Economic Measures (Venezuela) Regulations..... Special Economic Measures Act	SOR/2017-204	22/09/17	2681	n
Weights and Measures Regulations — Regulations Amending..... Weights and Measures Act	SOR/2017-198	22/09/17	2579	

**INDEX – Continued**

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
Withdrawal from Disposal, Setting Apart and Appropriation of Certain Tracts of Territorial Lands in the Northwest Territories (Reindeer Grazing Reserve) Order – Order Repealing ..... Territorial Lands Act	SI/2017-54	04/10/17	2710	

**TABLE DES MATIÈRES DORS : Textes réglementaires (Règlements)**  
**TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents**

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2017-193		Affaires autochtones et du Nord	Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (Blueberry River) .....	2479
DORS/2017-194		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation du dindon (1990) .....	2484
DORS/2017-195	2017-1171	Pêches et Océans	Règlement modifiant le Règlement de pêche de l'Ontario (2007) .....	2487
DORS/2017-196	2017-1172	Environnement et Changement climatique	Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé et un autre règlement en conséquence .....	2499
DORS/2017-197	2017-1173	Environnement et Changement climatique	Règlement modifiant le Règlement sur les effluents des mines de métaux .....	2558
DORS/2017-198	2017-1174	Innovation, Sciences et Développement économique	Règlement modifiant le Règlement sur les poids et mesures ....	2579
DORS/2017-199	2017-1175	Ressources naturelles	Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires .....	2584
DORS/2017-200	2017-1176	Transports	Règlement de zonage de l'aéroport international John C. Munro de Hamilton .....	2606
DORS/2017-201	2017-1177	Transports	Règlement de zonage de l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal .....	2632
DORS/2017-202	2017-1178	Transports	Règles modifiant le Règles du Tribunal de l'aviation civile .....	2671
DORS/2017-203	2017-1179	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides .....	2676
DORS/2017-204	2017-1196	Affaires mondiales	Règlement sur les mesures économiques spéciales visant le Venezuela .....	2681
DORS/2017-205	2017-1197	Affaires mondiales	Décret concernant l'autorisation, par permis, à procéder à certaines opérations (mesures économiques spéciales — Venezuela) .....	2697
DORS/2017-206		Agriculture et Agroalimentaire	Règlement modifiant le Règlement de 1986 de l'Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement .....	2698
DORS/2017-207		Agriculture et Agroalimentaire	Ordonnance modifiant l'Ordonnance sur les redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada .....	2701
TR/2017-51		Premier ministre	Proclamation désignant « Jour commémoratif national des pompiers » .....	2703
TR/2017-52	2017-1135	Patrimoine canadien	Décret refusant d'annuler ou de renvoyer au CRTC la décision de radiodiffusion CRTC 2017-198 .....	2705
TR/2017-53	2017-1159	Premier ministre	Décret fixant à la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de certains articles de la Loi n° 1 d'exécution du budget de 2017 .....	2709
TR/2017-54	2017-1180	Affaires autochtones et du Nord	Décret abrogeant le Décret déclarant inaliénables certaines terres des Territoires du Nord-Ouest et les réservant comme pâturage pour des rennes .....	2710
TR/2017-55	2017-1194	Immigration, Réfugiés et Citoyenneté	Décret de remise concernant les Jeux Invictus de 2017 à Toronto .....	2713

**INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)  
TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents**

Abréviations : e — erratum  
n — nouveau  
r — révisé  
a — abroge

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Aéroport international John C. Munro de Hamilton — Règlement de zonage ..... Aéronautique (Loi)	DORS/2017-200	22/09/17	2606	n
Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal — Règlement de zonage..... Aéronautique (Loi)	DORS/2017-201	22/09/17	2632	n
Autorisation, par permis, à procéder à certaines opérations (mesures économiques spéciales — Venezuela) — Décret concernant ..... Mesures économiques spéciales (Loi)	DORS/2017-205	22/09/17	2697	n
Certaines terres des Territoires du Nord-Ouest et les réservant comme pâturage pour des rennes — Décret abrogeant le Décret déclarant inaliénables ..... Terres territoriales (Loi)	TR/2017-54	04/10/17	2710	
Certains règlements pris en vertu de la Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires — Règlement modifiant ..... Sûreté et la réglementation nucléaires (Loi)	DORS/2017-199	22/09/17	2584	
Contingentement de la commercialisation du dindon (1990) — Règlement modifiant le Règlement canadien ..... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2017-194	19/09/17	2484	
Décret fixant à la date de prise du présent décret la date d'entrée en vigueur de certains articles de la loi ..... Exécution du budget de 2017 (Loi n° 1)	TR/2017-53	04/10/17	2709	
Décret refusant d'annuler ou de renvoyer au CRTC la décision de radiodiffusion CRTC 2017-198..... Radiodiffusion (Loi)	TR/2017-52	04/10/17	2705	n
Effluents des mines de métaux — Règlement modifiant le Règlement ..... Pêches (Loi)	DORS/2017-197	22/09/17	2558	
Élection du conseil de bandes indiennes (Blueberry River) — Arrêté modifiant l'Arrêté ..... Indiens (Loi)	DORS/2017-193	15/09/17	2479	
Émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé et un autre règlement en conséquence — Règlement modifiant le Règlement ..... Protection de l'environnement (1999) (Loi canadienne)	DORS/2017-196	22/09/17	2499	
Jeux Invictus de 2017 à Toronto — Décret de remise concernant ..... Gestion des finances publiques (Loi)	TR/2017-55	04/10/17	2713	n
« Jour commémoratif national des pompiers » — Proclamation désignant ..... Autorité autre que statutaire	TR/2017-51	04/10/17	2703	n
Mesures économiques spéciales visant le Venezuela — Règlement .... Mesures économiques spéciales (Loi)	DORS/2017-204	22/09/17	2681	n
Office canadien de commercialisation des œufs sur le contingentement — Règlement modifiant le Règlement de 1986.... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2017-206	22/09/17	2698	
Pêche de l'Ontario (2007) — Règlement modifiant le Règlement ..... Pêches (Loi)	DORS/2017-195	22/09/17	2487	
Poids et mesures — Règlement modifiant le Règlement..... Poids et mesures (Loi)	DORS/2017-198	22/09/17	2579	
Redevances à payer pour la commercialisation des œufs au Canada — Ordonnance modifiant l'Ordonnance ..... Offices des produits agricoles (Loi)	DORS/2017-207	22/09/17	2701	

**INDEX (suite)**

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Tarifs de pilotage des Laurentides — Règlement modifiant le Règlement ..... Pilotage (Loi)	<a href="#">DORS/2017-203</a>	22/09/17	2676	
Tribunal de l'aviation civile — Règles modifiant les Règles ..... Tribunal d'appel des transports du Canada (Loi)	<a href="#">DORS/2017-202</a>	22/09/17	2671	