

Canada Gazette

Part II



Gazette du Canada

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, DECEMBER 8, 2021

Statutory Instruments 2021

SOR/2021-230 to 233

Pages 3942 to 4045

OTTAWA, LE MERCREDI 8 DÉCEMBRE 2021

Textes réglementaires 2021

DORS/2021-230 à 233

Pages 3942 à 4045

Notice to Readers

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* on January 6, 2021, and at least every second Wednesday thereafter.

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

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

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

For information regarding reproduction rights, please contact Public Services and Procurement Canada by email at 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 6 janvier 2021, 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^{er} avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le [site Web de la Gazette du Canada](#). La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le [site Web du Parlement du Canada](#).

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

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

Registration
SOR/2021-230 November 18, 2021

FARM PRODUCTS AGENCIES ACT

Whereas the Governor in Council has, by the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, established Chicken Farmers of Canada (“CFC”) pursuant to subsection 16(1)^b of the *Farm Products Agencies Act*^c;

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

Whereas the process set out in the Operating Agreement, referred to in subsection 7(1)^d of the schedule to that Proclamation, for making changes to quota allocation has been followed;

Whereas the proposed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations* are regulations of a class to which paragraph 7(1)(d)^e of that Act applies by reason of section 2 of the *Agencies’ Orders and Regulations Approval Order*^f 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)^e of that Act, the National Farm Products Council has approved the proposed Regulations, after being satisfied that they are necessary for the implementation of the marketing plan that CFC is authorized to implement;

Therefore, Chicken Farmers of Canada, pursuant to paragraph 22(1)(f) of the *Farm Products Agencies Act*^c and subsection 6(1)^g of the schedule to the *Chicken Farmers of Canada Proclamation*^a, makes the annexed *Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*.

Ottawa, November 12, 2021

Enregistrement
DORS/2021-230 Le 18 novembre 2021

LOI SUR LES OFFICES DES PRODUITS AGRICOLES

Attendu que, en vertu du paragraphe 16(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, le gouverneur en conseil a, par la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, créé l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada;

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

Attendu que le processus établi dans l’entente opérationnelle — visée au paragraphe 7(1)^d de l’annexe de cette proclamation — pour modifier l’allocation des contingents a été suivi;

Attendu que le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets* relève d’une catégorie à laquelle s’applique l’alinéa 7(1)(d)^e de cette loi conformément à l’article 2 de l’*Ordonnance sur l’approbation des ordonnances et règlements des offices*^f, 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)^e de cette loi, le Conseil national des produits agricoles, étant convaincu que le projet de règlement est nécessaire à l’exécution du plan de commercialisation que cet office est habilité à mettre en œuvre, a approuvé ce projet,

À ces causes, en vertu de l’alinéa 22(1)(f) de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b et du paragraphe 6(1)^g de l’annexe de la *Proclamation visant Les Producteurs de poulet du Canada*^c, l’office appelé Les Producteurs de poulet du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*, ci-après.

Ottawa, le 12 novembre 2021

^a SOR/79-158; SOR/98-244 (Sch., s. 1)

^b S.C. 2015, c. 3, s. 85

^c R.S., c. F-4; S.C. 1993, c. 3, s. 2

^d SOR/2002-1, s. 9

^e S.C. 1993, c. 3, s. 7(2)

^f C.R.C., c. 648

^g SOR/2002-1, par. 16(c)

^a L.C. 2015, ch. 3, art. 85

^b L.R., ch. F-4; L.C. 1993, ch. 3, art. 2

^c DORS/79-158; DORS/98-244, ann., art. 1

^d DORS/2002-1, art. 9

^e L.C. 1993, ch. 3, par. 7(2)

^f C.R.C., ch. 648

^g DORS/2002-1, al. 16(c)

Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations

Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets

Amendment

1 The schedule to the *Canadian Chicken Marketing Quota Regulations*¹ is replaced by the schedule set out in the schedule to these Regulations.

Modification

1 L'annexe du *Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets*¹ est remplacée par l'annexe figurant à l'annexe du présent règlement.

Coming into Force

2 These Regulations come into force on November 21, 2021.

Entrée en vigueur

2 Le présent règlement entre en vigueur le 21 novembre 2021.

SCHEDULE

(Section 1)

SCHEDULE

(Sections 1, 5, 7, 8 and 8.3 to 10.1)

Limits for Production and Marketing of Chicken for the Period Beginning on November 21, 2021 and Ending on January 15, 2022

ANNEXE

(article 1)

ANNEXE

(articles 1, 5, 7, 8 et 8.3 à 10.1)

Limites de production et de commercialisation du poulet pour la période commençant le 21 novembre 2021 et se terminant le 15 janvier 2022

| Item | Column 1 Province | Column 2 Production Subject to Federal and Provincial Quotas (in live weight) (kg) | Column 3 Production Subject to Federal and Provincial Market Development Quotas (in live weight) (kg) | Column 4 Production Subject to Federal and Provincial Specialty Chicken Quotas (in live weight) (kg) |
|-------|----------------------|--|---|--|
| 1 | Ont. | 89,808,350 | 2,122,000 | 1,000,041 |
| 2 | Que. | 69,403,247 | 3,789,950 | 0 |
| 3 | N.S. | 8,771,947 | 0 | 0 |
| 4 | N.B. | 7,019,931 | 0 | 0 |
| 5 | Man. | 10,138,156 | 435,000 | 0 |
| 6 | B.C. | 35,230,195 | 1,552,877 | 1,406,849 |
| 7 | P.E.I. | 983,928 | 0 | 0 |
| 8 | Sask. | 8,882,223 | 1,000,000 | 0 |
| 9 | Alta. | 26,158,414 | 250,000 | 0 |
| 10 | N.L. | 3,457,200 | 0 | 0 |
| Total | | 259,853,591 | 9,149,827 | 2,406,890 |

¹ SOR/2002-36

¹ DORS/2002-36

| Colonne 1 | | Colonne 2 | Colonne 3 | Colonne 4 |
|-----------|----------|--|--|--|
| Article | Province | Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux (en poids vif) (kg) | Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux d'expansion du marché (en poids vif) (kg) | Production assujettie aux contingents fédéraux et provinciaux de poulet de spécialité (en poids vif) (kg) |
| 1 | Ont. | 89 808 350 | 2 122 000 | 1 000 041 |
| 2 | Qc | 69 403 247 | 3 789 950 | 0 |
| 3 | N.-É. | 8 771 947 | 0 | 0 |
| 4 | N.-B. | 7 019 931 | 0 | 0 |
| 5 | Man. | 10 138 156 | 435 000 | 0 |
| 6 | C.-B. | 35 230 195 | 1 552 877 | 1 406 849 |
| 7 | Î.-P.-É. | 983 928 | 0 | 0 |
| 8 | Sask. | 8 882 223 | 1 000 000 | 0 |
| 9 | Alb. | 26 158 414 | 250 000 | 0 |
| 10 | T.-N.-L. | 3 457 200 | 0 | 0 |
| Total | | 259 853 591 | 9 149 827 | 2 406 890 |

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Regulations.)

These amendments set the limits for the production and marketing of chicken for period A-173 beginning November 21, 2021, and ending on January 15, 2022.

NOTE EXPLICATIVE

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

Les modifications visent à fixer les limites de production et de commercialisation du poulet pour la période A-173 commençant le 21 novembre 2021 et se terminant le 15 janvier 2022.

Registration
SOR/2021-231 November 20, 2021

SPECIES AT RISK ACT

P.C. 2021-960 November 20, 2021

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to section 80 and subsection 97(2) of the *Species at Risk Act*^a, makes the annexed *Emergency Order for the Protection of the Western Chorus Frog Great Lakes / St. Lawrence – Canadian Shield Population (Longueuil)*.

Emergency Order for the Protection of the Western Chorus Frog Great Lakes / St. Lawrence – Canadian Shield Population (Longueuil)

Habitat

Identification

1 For the purposes of paragraph 80(4)(c) of the *Species at Risk Act*, the areas that are described in the schedule are identified as habitat that is necessary for the recovery of the Western Chorus Frog (*Pseudacris triseriata*) Great Lakes / St. Lawrence – Canadian Shield population.

Prohibitions

Prohibited activities

2 (1) In the areas described in the schedule, it is prohibited to

- (a)** dig, remove, compact or plow the soil;
- (b)** remove, prune, mow, damage, destroy or introduce any vegetation, such as a tree, shrub or plant;
- (c)** drain or flood the ground;
- (d)** alter surface water in any manner, including by altering its flow rate, its volume or the direction of its flow;
- (e)** install, construct or perform any maintenance work on any infrastructure;
- (f)** use a vehicle, including a vehicle propelled by muscular power, anywhere other than on a road or paved path;

^a S.C. 2002, c. 29

Enregistrement
DORS/2021-231 Le 20 novembre 2021

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

C.P. 2021-960 Le 20 novembre 2021

Sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu de l'article 80 et du paragraphe 97(2) de la *Loi sur les espèces en péril*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret d'urgence visant la protection de la rainette faux-grillon de l'Ouest population des Grands Lacs / Saint-Laurent et du Bouclier canadien (Longueuil)*, ci-après.

Décret d'urgence visant la protection de la rainette faux-grillon de l'Ouest population des Grands Lacs / Saint-Laurent et du Bouclier canadien (Longueuil)

Habitat

Désignation

1 Pour l'application de l'alinéa 80(4)c) de la *Loi sur les espèces en péril*, sont désignées comme habitat nécessaire au rétablissement de la rainette faux-grillon de l'Ouest (*Pseudacris triseriata*) population des Grands Lacs / Saint-Laurent et du Bouclier canadien les aires figurant à l'annexe.

Interdictions

Activités interdites

2 (1) Les activités ci-après sont interdites dans les aires figurant à l'annexe :

- a)** creuser, retirer, tasser ou labourer la terre;
- b)** enlever, tailler, tondre, endommager, détruire ou introduire toute végétation, notamment les arbres, les arbustes ou les plantes;
- c)** drainer ou ennoyer le sol;
- d)** altérer de quelque façon que ce soit les eaux de surface, notamment modifier leur débit, leur volume ou le sens de leur écoulement;
- e)** installer ou construire une infrastructure ou procéder à toute forme d'entretien d'une infrastructure;
- f)** circuler avec un véhicule, notamment un véhicule qui demande une force musculaire, ailleurs que sur la route ou les sentiers pavés;

^a L.C. 2002, ch. 29

(g) install or construct any structure or barrier that impedes the circulation, dispersal or migration of the Western Chorus Frog;

(h) deposit, discharge, dump or immerse any material or substance, such as snow, gravel, sand, soil, construction material, garbage, greywater or swimming pool water; and

(i) use or apply a *fertilizer* as defined in section 2 of the *Fertilizers Act* or a *pest control product* as defined in section 2 of the *Pest Control Products Act*.

Non-application

(2) The prohibitions do not apply to a person who is engaging in activities related to public safety or health that are authorized under provincial law.

Offence

3 Any contravention of subsection 2(1) is an offence for the purposes of section 97 of the *Species at Risk Act*.

Application Before Publication

Statutory Instruments Act

4 For the purposes of paragraph 11(2)(a) of the *Statutory Instruments Act*, this Order applies according to its terms before it is published in the *Canada Gazette*.

Coming into Force

Registration

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

SCHEDULE

(Section 1 and subsection 2(1))

Habitat Necessary for the Recovery of the Western Chorus Frog

DESCRIPTION

Lots:

THREE MILLION FIVE HUNDRED AND TWENTY-SIX THOUSAND NINE HUNDRED AND FIFTY (3 526 950),

THREE MILLION FIVE HUNDRED AND TWENTY-SIX THOUSAND NINE HUNDRED AND FIFTY-ONE (3 526 951),

THREE MILLION FIVE HUNDRED AND TWENTY-SIX THOUSAND NINE HUNDRED AND FIFTY-TWO (3 526 952),

(g) installer ou construire des ouvrages ou des barrières qui font obstacle à la circulation, à la dispersion ou à la migration de la rainette faux-grillon de l'Ouest;

(h) verser, rejeter, déposer ou immerger toute matière ou substance, notamment de la neige, du gravier, du sable, de la terre, des matériaux de construction, des déchets, des eaux grises ou des eaux de piscine;

(i) utiliser ou épandre tout *engrais* au sens de l'article 2 de la *Loi sur les engrais* ou tout *produit antiparasitaire* au sens de l'article 2 de la *Loi sur les produits antiparasitaires*.

Exceptions

(2) Les interdictions ne s'appliquent pas aux personnes exerçant des activités en matière de sécurité ou de santé publiques autorisées sous le régime du droit provincial.

Infraction

3 Toute contravention au paragraphe 2(1) est une infraction visée à l'article 97 de la *Loi sur les espèces en péril*.

Antériorité de la prise d'effet

Loi sur les textes réglementaires

4 Pour l'application de l'alinéa 11(2)a) de la *Loi sur les textes réglementaires*, le présent décret prend effet avant sa publication dans la *Gazette du Canada*.

Entrée en vigueur

Enregistrement

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

ANNEXE

(article 1 et paragraphe 2(1))

Habitat nécessaire au rétablissement de la rainette faux-grillon de l'Ouest

DESCRIPTION

Les lots :

TROIS MILLIONS CINQ CENT VINGT-SIX MILLE NEUF CENT-CINQUANTE (3 526 950),

TROIS MILLIONS CINQ CENT VINGT-SIX MILLE NEUF CENT-CINQUANTE ET UN (3 526 951),

TROIS MILLIONS CINQ CENT VINGT-SIX MILLE NEUF CENT-CINQUANTE DEUX (3 526 952),

THREE MILLION FIVE HUNDRED AND TWENTY-SIX THOUSAND NINE HUNDRED AND FIFTY-THREE (3 526 953),

THREE MILLION FIVE HUNDRED AND TWENTY-SIX THOUSAND NINE HUNDRED AND FIFTY-FOUR (3 526 954),

THREE MILLION FIVE HUNDRED AND TWENTY-SIX THOUSAND NINE HUNDRED AND FIFTY-FIVE (3 526 955),

THREE MILLION FIVE HUNDRED AND TWENTY-SIX THOUSAND NINE HUNDRED AND FIFTY-SEVEN (3 526 957),

THREE MILLION FIVE HUNDRED AND TWENTY-SEVEN THOUSAND THREE HUNDRED AND THIRTY (3 527 330),

THREE MILLION FIVE HUNDRED AND TWENTY-SEVEN THOUSAND THREE HUNDRED AND THIRTY-ONE (3 527 331),

THREE MILLION FIVE HUNDRED AND TWENTY-SEVEN THOUSAND THREE HUNDRED AND THIRTY-TWO (3 527 332),

THREE MILLION FIVE HUNDRED AND TWENTY-SEVEN THOUSAND THREE HUNDRED AND THIRTY-THREE (3 527 333),

THREE MILLION FIVE HUNDRED AND TWENTY-SEVEN THOUSAND THREE HUNDRED AND THIRTY-FOUR (3 527 334),

THREE MILLION FIVE HUNDRED AND TWENTY-SEVEN THOUSAND THREE HUNDRED AND THIRTY-FIVE (3 527 335),

THREE MILLION FIVE HUNDRED AND TWENTY-SEVEN THOUSAND THREE HUNDRED AND THIRTY-SIX (3 527 336),

FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY THOUSAND EIGHT HUNDRED AND NINETY-THREE (4 920 893),

FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY-ONE THOUSAND FOUR HUNDRED AND SIXTY-SEVEN (4 921 467),

FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY-ONE THOUSAND FOUR HUNDRED AND SIXTY-EIGHT (4 921 468),

FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY-ONE THOUSAND FOUR HUNDRED AND NINETY (4 921 490),

FIVE MILLION ONE HUNDRED AND THIRTY-SEVEN THOUSAND FOUR HUNDRED AND FORTY-FOUR (5 137 444),

FIVE MILLION ONE HUNDRED AND THIRTY-SEVEN THOUSAND FOUR HUNDRED AND FORTY-SIX (5 137 446),

TROIS MILLIONS CINQ CENT VINGT-SIX MILLE NEUF CENT-CINQUANTE TROIS (3 526 953),

TROIS MILLIONS CINQ CENT VINGT-SIX MILLE NEUF CENT-CINQUANTE QUATRE (3 526 954),

TROIS MILLIONS CINQ CENT VINGT-SIX MILLE NEUF CENT-CINQUANTE CINQ (3 526 955),

TROIS MILLIONS CINQ CENT VINGT-SIX MILLE NEUF CENT-CINQUANTE SEPT (3 526 957),

TROIS MILLIONS CINQ CENT VINGT-SEPT MILLE TROIS CENT TRENTE (3 527 330),

TROIS MILLIONS CINQ CENT VINGT-SEPT MILLE TROIS CENT TRENTE ET UN (3 527 331),

TROIS MILLIONS CINQ CENT VINGT-SEPT MILLE TROIS CENT TRENTE-DEUX (3 527 332),

TROIS MILLIONS CINQ CENT VINGT-SEPT MILLE TROIS CENT TRENTE-TROIS (3 527 333),

TROIS MILLIONS CINQ CENT VINGT-SEPT MILLE TROIS CENT TRENTE-QUATRE (3 527 334),

TROIS MILLIONS CINQ CENT VINGT-SEPT MILLE TROIS CENT TRENTE-CINQ (3 527 335),

TROIS MILLIONS CINQ CENT VINGT-SEPT MILLE TROIS CENT TRENTE-SIX (3 527 336),

QUATRE MILLIONS NEUF CENT VINGT MILLE HUIT CENT QUATRE-VINGT-TREIZE (4 920 893),

QUATRE MILLIONS NEUF CENT VINGT-ET-UN MILLE QUATRE CENT SOIXANTE-SEPT (4 921 467),

QUATRE MILLIONS NEUF CENT VINGT-ET-UN MILLE QUATRE CENT SOIXANTE-HUIT (4 921 468),

QUATRE MILLIONS NEUF CENT VINGT-ET-UN MILLE QUATRE CENT QUATRE-VINGT-DIX (4 921 490),

CINQ MILLIONS CENT TRENTE-SEPT MILLE QUATRE CENT QUARANTE-QUATRE (5 137 444),

CINQ MILLIONS CENT TRENTE-SEPT MILLE QUATRE CENT QUARANTE-SIX (5 137 446),

FIVE MILLION FOUR HUNDRED AND SIXTY-EIGHT THOUSAND ONE HUNDRED AND FOUR (5 468 104),

of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, province of Quebec, and the parts of lots described as follows:

PARCEL 1 — Part of lot 5 097 002

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FIVE MILLION NINETY-SEVEN THOUSAND AND TWO (Pt. lot 5 097 002), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the north corner of lot 5 097 002, bounded: northeasterly, by a part of lot 4 920 896, measuring along said boundary one hundred and fifty-three meters and thirty-five hundredths (153.35 m) on a bearing of 137°22'53", southeasterly, by a part of lot 5 097 002, measuring along said boundary fifty-nine meters and thirteen hundredths (59.13 m) on a bearing of 224°12'13", southwesterly, by lot 4 640 999, measuring along said boundary sixty-six meters and twelve hundredths (66.12 m) on a bearing of 317°22'52", southeasterly, by lot 4 640 999, measuring along said boundary forty-one meters and sixty hundredths (41.60 m) on a bearing of 224°12'52", southwesterly, by a part of lot 5 097 002, measuring along said limit eighty-four meters and sixty hundredths (84.60 m) on a bearing of 317°22'52", northwesterly, by a part of lot 4 920 889, measuring along said limit sixty-two meters and seventy-seven hundredths (62.77 m) on a bearing of 47°22'45", northwesterly, by a part of lot 4 920 889, measuring along said limit thirty-eight meters and ninety-nine hundredths (38.99 m) along an arc of a circle of ninety-one meters and twenty-eight hundredths (91.28 m) radius.

Containing an area of twelve thousand two hundred and thirty-three square meters (12 233.0 m²).

PARCEL 2 — Part of lot 4 920 896

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY THOUSAND EIGHT HUNDRED AND NINETY-SIX (Pt. lot 4 920 896), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the west corner of lot 4 920 896, bounded: westwardly, by lot 5 097 003, measuring along said boundary nineteen meters and eighty-five hundredths (19.85 m) along an arc of a circle of ninety-one meters and twenty-eight hundredths (91.28 m) radius, westwardly, by lot 5 097 003, measuring along said boundary ninety-nine meters and fifty-two hundredths (99.52 m) on a bearing of 10°20'29", northeasterly, by a portion of lot 4 920 896, measuring along said boundary two hundred eighteen meters and thirty-one hundredths (218.31 m) on a bearing of 136°44'57", southeasterly, by a portion of lot 4 920 896

CINQ MILLIONS QUATRE CENT SOIXANTE-HUIT MILLE CENT QUATRE (5 468 104),

du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil, province de Québec et une partie des lots suivants :

PARCELLE 1 — Lot 5 097 002 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot CINQ MILLIONS QUATRE-VINGT-DIX-SEPT MILLE DEUX (5 097 002 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin nord du lot 5 097 002, bornée : vers le nord-est, par une partie du lot 4 920 896, mesurant le long de cette limite cent cinquante-trois mètres et trente-cinq centièmes (153,35 m) suivant une direction de 137°22'53", vers le sud-est, par une partie du lot 5 097 002, mesurant le long de cette limite cinquante-neuf mètres et treize centièmes (59,13 m) suivant une direction de 224°12'13", vers le sud-ouest, par le lot 4 640 999, mesurant le long de cette limite soixante-six mètres et douze centièmes (66,12 m) suivant une direction de 317°22'52", vers le sud-est, par le lot 4 640 999, mesurant le long de cette limite quarante-et-un mètres et soixante centièmes (41,60 m) suivant une direction de 224°12'52", vers le sud-ouest, par une partie du lot 5 097 002, mesurant le long de cette limite quatre-vingt-quatre mètres et soixante centièmes (84,60 m) suivant une direction de 317°22'52", vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 920 889, mesurant le long de cette limite soixante-deux mètres et soixante-dix-sept centièmes (62,77 m) suivant une direction de 47°22'45", vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 920 889, mesurant le long de cette limite trente-huit mètres et quatre-vingt-dix-neuf centièmes (38,99 m) le long d'un arc de cercle de quatre-vingt-onze mètres et vingt-huit centièmes (91,28 m) de rayon.

SUPERFICIE : douze mille deux cent trente-trois mètres carrés (12 233,0 m²).

PARCELLE 2 — Lot 4 920 896 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot QUATRE MILLIONS NEUF CENT VINGT MILLE HUIT CENT QUATRE-VINGT-SEIZE (4 920 896 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin ouest du lot 4 920 896, le point de départ, bornée : vers l'ouest, par le lot 5 097 003, mesurant le long de cette limite dix-neuf mètres et quatre-vingt-cinq centièmes (19,85 m) le long d'un arc de cercle de quatre-vingt-onze mètres et vingt-huit centièmes (91,28 m) de rayon, vers l'ouest, par le lot 5 097 003, mesurant le long de cette limite quatre-vingt-dix-neuf mètres et cinquante-deux centièmes (99,52 m) suivant une direction de 10°20'29", vers le nord-est, par une partie du lot 4 920 896, mesurant le long de cette limite deux cent dix-huit mètres et trente et un centièmes (218,31 m)

measuring along said boundary twenty meters and twenty-nine hundredths (20.29 m) on a bearing of 223°43'01", southeasterly, by a portion of lot 4 920 896, measuring along said boundary seventy meters and eighty-one hundredths (70.81 m) on a bearing of 224°39'08", southeasterly, by a portion of lot 4 920 896, measuring along said limit seven meters and ninety-one hundredths (7.91 m) on a bearing of 224°12'14", southwesterly, by a portion of lot 5 097 002, measuring along said limit one hundred and fifty-three meters and thirty-five hundredths (153.35 m) on a bearing of 317°22'53".

Containing an area of eighteen thousand and eighty-nine square meters (18 089.0 m²).

PARCEL 3 — Part of lot 4 920 889

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY THOUSAND EIGHT HUNDRED AND EIGHTY-NINE (Pt. lot 4 920 889), of the cadastre of Québec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the north corner of lot 4 920 889, bounded: northeasterly, by lot 5 097 003, measuring along said limit twenty-two meters and eighty hundredths (22.80 m) on a bearing of 137°22'54", southeasterly, by a part of lot 5 097 002, measuring along said limit thirty-eight meters and ninety-nine hundredths (38.99 m) along an arc of a circle of ninety-one meters and twenty-eight hundredths (91.28 m) radius, southeasterly by a part of lot 5 097 002, measuring along said limit sixty-two meters and seventy-seven hundredths (62.77 m) on a bearing of 227°22'45", southwesterly by a part of lot 4 920 889, measuring along said limit six meters and sixty-two hundredths (6.62 m) on a bearing of 317°20'06", northwesterly, by a part of lot 4 920 889, measuring along said limit seventeen meters and seventy-three hundredths (17.73 m) on a bearing of 41°24'49", southwesterly, by a part of lot 4 920 889, measuring along said limit eleven meters and sixty-five hundredths (11.65 m) on a bearing of 317°57'08", northwesterly by a part of lot 5 097 001, measuring along said limit forty-five meters and two hundredths (45.02 m) on a bearing of 47°22'45", northwesterly, by a part of lot 5 097 001, measuring along said limit thirty-nine meters and eighty-six hundredths (39.86 m) along an arc of a circle of seventy-one meters and sixteen hundredths (71.16 m) radius.

Containing an area of one thousand eight hundred and thirty-one square meters and eight tenths (1 831.8 m²).

PARCEL 4 — Part of lot 5 097 003

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FIVE MILLION NINETY-SEVEN

suivant une direction de 136°44'57", vers le sud-est, par une partie du lot 4 920 896, mesurant le long de cette limite vingt mètres et vingt-neuf centièmes (20,29 m) suivant une direction de 223°43'01", vers le sud-est, par une partie du lot 4 920 896, mesurant le long de cette limite soixante-dix mètres et quatre-vingt-un centièmes (70,81 m) suivant une direction de 224°39'08", vers le sud-est, par une partie du lot 4 920 896, mesurant le long de cette limite sept mètres et quatre-vingt-onze centièmes (7,91 m) suivant une direction de 224°12'14", vers le sud-ouest, par une partie du lot 5 097 002, mesurant le long de cette limite cent cinquante-trois mètres et trente-cinq centièmes (153,35 m) suivant une direction de 317°22'53".

SUPERFICIE : dix-huit mille quatre-vingt-neuf mètres carrés (18 089,0 m²)

PARCELLE 3 — Lot 4 920 889 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot QUATRE MILLIONS NEUF CENT VINGT MILLE HUIT CENT QUATRE-VINGT-NEUF (4 920 889 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin nord du lot 4 920 889, bornée : vers le nord-est, par le lot 5 097 003, mesurant le long de cette limite vingt-deux mètres et quatre-vingts centièmes (22,80 m) suivant une direction de 137°22'54", vers le sud-est, par une partie du lot 5 097 002, mesurant le long de cette limite trente-huit mètres et quatre-vingt-dix-neuf centièmes (38,99 m) le long d'un arc de cercle de quatre-vingt-onze mètres et vingt-huit centièmes (91,28 m) de rayon, vers le sud-est, par une partie du lot 5 097 002, mesurant le long de cette limite soixante-deux mètres et soixante-dix-sept centièmes (62,77 m) suivant une direction de 227°22'45", vers le sud-ouest, par une partie du lot 4 920 889, mesurant le long de cette limite six mètres et soixante-deux centièmes (6,62 m) suivant une direction de 317°20'06", vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 920 889, mesurant le long de cette limite dix-sept mètres et soixante-treize centièmes (17,73 m) suivant une direction de 41°24'49", vers le sud-ouest, par une partie du lot 4 920 889, mesurant le long de cette limite onze mètres et soixante-cinq centièmes (11,65 m) suivant une direction de 317°57'08", vers le nord-ouest, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite quarante-cinq mètres et deux centièmes (45,02 m) suivant une direction de 47°22'45", vers le nord-ouest, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite trente-neuf mètres et quatre-vingt-six centièmes (39,86 m) le long d'un arc de cercle de soixante-et-onze mètres et seize centièmes (71,16 m) de rayon.

SUPERFICIE : mille huit cent trente et un mètres carrés (1 831,0 m²)

PARCELLE 4 — Lot 5 097 003 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot CINQ MILLIONS

THOUSAND AND THREE (Pt. lot 5 097 003), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the south corner of lot 5 097 003, bounded: in a southwesterly direction, by lot 4 920 889, measuring along said limit twenty-two metres and eighty hundredths (22.80 m) on a bearing of 317°22'54", in a westerly direction, by a part of lot 5 097 010, measuring along said limit six metres (6.00 m) along an arc of a circle of seventy-one metres and sixteen hundredths (71.16 m) radius, westerly, through a portion of lot 5 097 010, measuring along said boundary one hundred fourteen metres and thirty hundredths (114.30 m) on a bearing of 10°21'04", northeasterly, through a part of lot 5 097 003 measuring along said boundary twenty-four metres and ninety-seven hundredths (24.97 m) on a bearing of 136°44'57", easterly, by a part of lot 4 920 896, measuring along said boundary ninety-nine metres and fifty-two hundredths (99.52 m) on a bearing of 190°20'29", southeasterly by a portion of lot 4 920 896, measuring along said limit nineteen metres and eighty-five hundredths (19.85 m) along an arc of a circle of ninety-one metres and twenty-eight hundredths (91.28 m) radius.

Containing an area of two thousand four hundred and ten square metres and seven tenths (2 410.7 m²).

PARCEL 5 — Part of lot 5 097 001

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FIVE MILLION NINETY-SEVEN THOUSAND AND ONE (Pt. lot 5 097 001), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the east corner of lot 5 097 001, bounded: southeasterly, by a part of lot 4 920 889, measuring along said limit thirty-nine meters and eighty-six hundredths (39.86 m) along an arc of a circle of seventy-one meters and sixteen hundredths (71.16 m) radius, southeasterly, by a part of lot 4 920 889, measuring along said limit forty-five meters and two hundredths (45.02 m) on a bearing of 227°22'45", southwesterly, by a part of lot 5 097 001, measuring along said boundary six meters and sixty-six hundredths (6.66 m) on a bearing of 317°57'08", southwesterly, by a part of lot 5 097 001, measuring along said boundary seventeen meters and fifty-eight hundredths (17.58 m) on a bearing of 314°09'56", southeasterly, by a part of lot 5 097 001, measuring along said limit sixteen meters and twenty-four hundredths (16.24 m) on a bearing of 225°31'08", southwesterly, by a part of lot 5 097 001, measuring along said limit five meters and fifty hundredths (5.50 m) on a bearing of 310°48'15", southwesterly, by a part of lot 5 097 001 measuring along said boundary fifty meters and forty-eight hundredths (50.48 m) on a bearing of 317°20'6", southwesterly, by a part of lot 5 097 001, measuring along said boundary thirty meters and twenty-four hundredths (30.24 m) along an arc of a circle of two hundred and thirty meters and seventy hundredths

QUATRE-VINGT-DIX-SEPT MILLETROIS (5 097 003 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin sud du lot 5 097 003, bornée : vers le sud-ouest, par le lot 4 920 889, mesurant le long de cette limite vingt-deux mètres et quatre-vingt centièmes (22,80 m) suivant une direction de 317°22'54", vers l'ouest, par une partie du lot 5 097 010, mesurant le long de cette limite six mètres (6,00 m) le long d'un arc de cercle de soixante-et-onze mètres et seize centièmes (71,16 m) de rayon, vers l'ouest, par une partie du lot 5 097 010, mesurant le long de cette limite cent quatorze mètres et trente centièmes (114,30 m) suivant une direction de 10°21'04", vers le nord-est, par une partie du lot 5 097 003, mesurant le long de cette limite vingt-quatre mètres et quatre-vingt-dix-sept centièmes (24,97 m) suivant une direction de 136°44'57", vers l'est, par une partie du lot 4 920 896, mesurant le long de cette limite quatre-vingt-dix-neuf mètres et cinquante-deux centièmes (99,52 m) suivant une direction de 190°20'29", vers le sud-est, par une partie du lot 4 920 896, mesurant le long de cette limite dix-neuf mètres et quatre-vingt-cinq centièmes (19,85 m) le long d'un arc de cercle de quatre-vingt-onze mètres et vingt-huit centièmes (91,28 m) de rayon.

SUPERFICIE : deux mille quatre cent dix mètres carrés et sept dixièmes (2 410,7 m²)

PARCELLE 5 — Lot 5 097 001 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot CINQ MILLIONS QUATRE-VINGT-DIX-SEPT MILLE UN (5 097 001 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin est du lot 5 097 001, bornée : vers le sud-est, par une partie du lot 4 920 889, mesurant le long de cette limite trente-neuf mètres et quatre-vingt-six centièmes (39,86 m) le long d'un arc de cercle de soixante-et-onze mètres et seize centièmes (71,16 m) de rayon, vers le sud-est, par une partie du lot 4 920 889, mesurant le long de cette limite quarante-cinq mètres et deux centièmes (45,02 m) suivant une direction de 227°22'45", vers le sud-ouest, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite six mètres et soixante-six centièmes (6,66 m) suivant une direction de 317°57'08", vers le sud-ouest, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite dix-sept mètres et cinquante-huit centièmes (17,58 m) suivant une direction de 314°09'56", vers le sud-est, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite seize mètres et vingt-quatre centièmes (16,24 m) suivant une direction de 225°31'08", vers le sud-ouest, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite cinq mètres et cinquante centièmes (5,50 m) suivant une direction de 310°48'15", vers le sud-ouest, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite cinquante mètres et quarante-huit centièmes (50,48 m) suivant une direction de 317°20'6", vers le sud-ouest, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite trente mètres

(230.70 m) radius, southwesterly, by a part of lot 5 097 001, measuring along said limit forty-two meters and eighty-one hundredths (42.81 m) along an arc of a circle of three hundred sixty meters and sixty-seven hundredths (360.67 m) radius, to the west, by a part of lot 5 097 000, measuring along said limit four meters and twenty-one hundredths (4.21 m) along an arc of a circle of thirty meters and fifty-two hundredths (30.52 m) radius, northwesterly, by a part of lot 5 097 001, measuring along said limit thirty-six meters and twenty-two hundredths (36.22 m) on a bearing of 32°22'28", northwesterly, by a part of lot 5 097 001, measuring along said limit eighteen meters and sixty-five hundredths (18.65 m) on a bearing of 40°12'17", northwesterly, by a part of lot 5 097 001, measuring along said limit twenty-three meters and sixty-seven hundredths (23.67 m) on a bearing of 53°51'53", northwesterly, by a part of lot 5 097 001, measuring along said limit twenty-eight meters and seventy-two hundredths (28.72 m) on a bearing of 57°06'17", northwesterly by a part of lot 5 097 001, measuring along said boundary three meters and forty hundredths (3.40 m) on a bearing of 48°15'33", northeasterly by a part of lot 5 097 010, measuring along said boundary one hundred and forty-eight meters and sixty-eight hundredths (148.68 m) on a bearing of 137°22'53".

Containing an area of sixteen thousand one hundred and eighty-six square meters and nine tenths (16 186.9 m²).

PARCEL 6 — Part of lot 5 097 001

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FIVE MILLION NINETY-SEVEN THOUSAND AND ONE (Pt. lot 5 097 001), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the north corner of lot 5 097 001, bounded: northeasterly, by a part of lot 5 097 010, measuring along said limit seventy-two meters and seventy-five hundredths (72.75 m) on a bearing of 137°22'53", southeasterly, by a part of lot 5 097 001, measuring along said limit sixty-nine hundredths of a meter (0.69 m) on a bearing of 217°44'56", southeasterly, by a part of lot 5 094 001 measuring along said boundary eleven meters and sixty-two hundredths (11.62 m) on a bearing of 234°31'36", southeasterly by a part of lot 5 097 001, measuring along said boundary ten meters and fifteen hundredths (10.15 m) on a bearing of 228°54'15", easterly by a part of lot 5 097 001, measuring along said boundary one meter and twenty-two hundredths (1.22 m) on a bearing of 195°29'21", southeasterly, by a part of lot 5 097 001, measuring along said limit thirty-five meters and ninety-three hundredths (35.93 m) on a bearing of 231°58'10", southeasterly, by a part of lot 5 097 001, measuring along said limit eighteen meters and seventy-nine hundredths (18.79 m) on a

et vingt-quatre centièmes (30,24 m) le long d'un arc de cercle de deux cent trente mètres et soixante-dix centièmes (230,70 m) de rayon, vers le sud-ouest, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite quarante-deux mètres et quatre-vingt-un centièmes (42,81 m) le long d'un arc de cercle de trois cent soixante mètres et soixante-sept centièmes (360,67 m) de rayon, vers l'ouest, par une partie du lot 5 097 000, mesurant le long de cette limite quatre mètres et vingt-et-un centièmes (4,21 m) le long d'un arc de cercle de trente mètres et cinquante-deux centièmes (30,52 m) de rayon, vers le nord-ouest, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite trente-six mètres et vingt-deux centièmes (36,22 m) suivant une direction de 32°22'28", vers le nord-ouest, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite dix-huit mètres et soixante-cinq centièmes (18,65 m) suivant une direction de 40°12'17", vers le nord-ouest, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite vingt-trois mètres et soixante-sept centièmes (23,67 m) suivant une direction de 53°51'53", vers le nord-ouest, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite vingt-huit mètres et soixante-douze centièmes (28,72 m) suivant une direction de 57°06'17", vers le nord-ouest, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite trois mètres et quarante centièmes (3,40 m) suivant une direction de 48°15'33", vers le nord-est, par une partie du lot 5 097 010, mesurant le long de cette limite cent quarante-huit mètres et soixante-huit centièmes (148,68 m) suivant une direction de 137°22'53".

SUPERFICIE : seize mille cent quatre-vingt-six mètres carrés et neuf dixième (16 186,9 m²)

PARCELLE 6 — Lot 5 097 001 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot CINQ MILLIONS QUATRE-VINGT-DIX-SEPT MILLE UN (5 097 001 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin nord du lot 5 097 001, bornée : vers le nord-est, par une partie du lot 5 097 010, mesurant le long de cette limite soixante-douze mètres et soixante-quinze centièmes (72,75 m) suivant une direction de 137°22'53", vers le sud-est, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite soixante-neuf centièmes de mètre (0,69 m) suivant une direction de 217°44'56", vers le sud-est, par une partie du lot 5 094 001, mesurant le long de cette limite onze mètres et soixante-deux centièmes (11,62 m) suivant une direction de 234°31'36", vers le sud-est, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite dix mètres et quinze centièmes (10,15 m) suivant une direction de 228°54'15", vers le l'est, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite un mètre et vingt-deux centièmes (1,22 m) suivant une direction de 195°29'21", vers le sud-est, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite trente-cinq mètres et quatre-vingt-treize centièmes (35,93 m) suivant une direction de 231°58'10", vers le sud-est, par une partie

bearing of 220°25'44", measuring along said boundary fourteen meters and thirty-six hundredths (14.36 m) on a bearing of 223°42'28", southeasterly, by a part of lot 5 094 001, measuring along said boundary five meters (5.00 m) on a bearing of 217°05'17", westerly, by a part of lot 5 097 000, measuring along said boundary one hundred and twenty-one meters and forty-nine hundredths (121.49 m) on a bearing of 10°26'55".

Containing an area of three thousand three hundred forty-three square meters and seven tenths (3 343.7 m²).

PARCEL 7 — Part of lot 5 097 010

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FIVE MILLION NINETY-SEVEN THOUSAND AND TEN (Pt. lot 5 097 010), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the west corner of lot 5 097 010, bounded: westwardly, by a part of lot 5 097 005, measuring along said limit one hundred and nineteen metres and forty-three hundredths (119.43 m) on a bearing of 10°27'02", northeasterly, by a part of lot 5 097 010 measuring along said boundary one hundred and fifty-one metres and forty-four hundredths (151.44 m) on a bearing of 136°58'57", southeasterly, by a part of lot 5 097 010, measuring along said boundary one metre and twenty-four hundredths (1.24 m) on a bearing of 208°00'54", northeasterly, by a part of lot 5 097 010, measuring along said limit seventy-six metres and thirteen hundredths (76.13 m) on a bearing of 136°44'57", eastward, by a part of lot 5 097 003, measuring along said limit one hundred and fourteen metres and thirty hundredths (114.30 m) on a bearing of 190°21'04", easterly, through a part of lot 5 097 003, measuring along said boundary six metres (6.00 m) along an arc of a circle having a radius of seventy-one metres and sixteen hundredths (71.16 m), southwesterly, through a part of lot 5 097 001 measuring along said boundary one hundred and forty-eight metres and sixty-eight hundredths (148.68 m) on a bearing of 317°22'53", northwesterly, by a part of lot 5 097 010, measuring along said boundary one metre and thirty hundredths (1.30 m) on a bearing of 48°15'33", westwardly, by a part of lot 5 097 010, measuring along said limit nine metres and ten hundredths (9.10 m) on a bearing of 11°01'29", southwardly, by a part of lot 5 097 010, measuring along said limit three metres and fifty-two hundredths (3.52 m) on a bearing of 256°58'30", southeasterly, through a part of lot 5 097 010, measuring along said boundary two metres and fourteen hundredths (2.14 m) on a bearing of 240°41'36", southeasterly, through a part of lot 5 097 010, measuring along said boundary three metres and fifty-four hundredths (3.54 m) on a bearing of 217°44'56", southwesterly, by a part of lot 5 097 001, measuring along said boundary seventy-two metres and seventy-five hundredths (72.75 m) on a bearing of 317°22'53".

du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite dix-huit mètres et soixante-dix-neuf centièmes (18,79 m) suivant une direction de 220°25'44", vers le sud-est, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite quatorze mètres et trente-six centièmes (14,36 m) suivant une direction de 223°42'28", vers le sud-est, par une partie du lot 5 094 001, mesurant le long de cette limite cinq mètres (5,00 m) suivant une direction de 217°05'17", vers l'ouest, par une partie du lot 5 097 000, mesurant le long de cette limite cent vingt-et-un mètres et quarante-neuf centièmes (121,49 m) suivant une direction de 10°26'55",

SUPERFICIE : trois mille trois cent quarante-trois mètres carrés et sept dixièmes (3 343,7 m²)

PARCELLE 7 — Lot 5 097 010 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot CINQ MILLIONS QUATRE-VINGT-DIX-SEPT MILLE DIX (5 097 010 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin ouest du lot 5 097 010, bornée : vers l'ouest, par une partie du lot 5 097 005, mesurant le long de cette limite cent dix-neuf mètres et quarante-trois centièmes (119,43 m) suivant une direction de 10°27'02", vers le nord-est, par une partie du lot 5 097 010, mesurant le long de cette limite cent cinquante-et-un mètres et quarante-quatre centièmes (151,44 m) suivant une direction de 136°58'57", vers le sud-est, par une partie du lot 5 097 010, mesurant le long de cette limite un mètre et vingt-quatre centièmes (1,24 m) suivant une direction de 208°00'54", vers le nord-est, par une partie du lot 5 097 010, mesurant le long de cette limite soixante-seize mètres et treize centièmes (76,13 m) suivant une direction de 136°44'57", vers l'est, par une partie du lot 5 097 003, mesurant le long de cette limite cent quatorze mètres et trente centièmes (114,30 m) suivant une direction de 190°21'04", vers l'est, par une partie du lot 5 097 003, mesurant le long de cette limite six mètres (6,00 m) le long d'un arc de cercle de soixante-et-onze mètres et seize centièmes (71,16 m) de rayon, vers le sud-ouest, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite cent quarante-huit mètres et soixante-huit centièmes (148,68 m) suivant une direction de 317°22'53", vers le nord-ouest, par une partie du lot 5 097 010, mesurant le long de cette limite un mètre et trente centièmes (1,30 m) suivant une direction de 48°15'33", vers l'ouest, par une partie du lot 5 097 010, mesurant le long de cette limite neuf mètres et dix centièmes (9,10 m) suivant une direction de 11°01'29", vers le sud, par une partie du lot 5 097 010, mesurant le long de cette limite trois mètres et cinquante-deux centièmes (3,52 m) suivant une direction de 256°58'30", vers le sud-est, par une partie du lot 5 097 010, mesurant le long de cette limite deux mètres et quatorze centièmes (2,14 m) suivant une direction de 240°41'36", vers le sud-est, par une partie du lot 5 097 010, mesurant le long de cette limite trois mètres et cinquante-quatre centièmes (3,54 m) suivant une direction de 217°44'56", vers le sud-ouest, par une partie du

Containing an area of twenty-one thousand eight hundred and ninety-one square metres (21 891.0 m²).

PARCEL 8 — Part of lot 5 097 005

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FIVE MILLION NINETY-SEVEN THOUSAND AND FIVE (Pt. lot 5 097 005), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the west corner of lot 5 097 005, bounded: westwardly, by lots 4 920 893, 4 921 467 and a part of lot 5 097 009, measuring along said boundary one hundred nineteen meters and twenty-two hundredths (119.22 m) on a bearing of 10°26'56", northeasterly, by a part of lot 5 097 002, measuring along said boundary twenty-five meters and four hundredths (25.04 m) on a bearing of 136°59'01", easterly by a part of lot 5 097 010, measuring along said limit one hundred nineteen meters and forty-four hundredths (119.44 m) on a bearing of 190°26'40", southwesterly by lot 5 097 000, measuring along said limit twenty-five meters and sixteen hundredths (25.16 m) on a bearing of 317°22'54".

Containing an area of two thousand three hundred and ninety-nine square meters and seven tenths (2 399.7 m²).

PARCEL 9 — Part of lot 5 097 000

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FIVE MILLION NINETY-SEVEN THOUSAND (Pt. lot 5 097 000), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the north corner of lot 5 097 000, bounded: northeasterly, by a part of lot 5 097 005, measuring along said limit twenty-five metres and seventeen hundredths (25.17 m) on a bearing of 137°22'54", easterly, by a part of lot 5 097 001, measuring along said limit one hundred and twenty-one metres and forty-nine hundredths (121.49 m) on a bearing of 190°26'55", southeasterly, by a part of lot 5 097 000, measuring along said limit twelve metres and forty-four hundredths (12.44 m) on a bearing of 217°26'37", southeasterly, by a part of lot 5 097 000, measuring along said limit five metres and eighty-nine hundredths (5.89 m) on a bearing of 253°16'42", southwesterly, by a part of lot 5 097 000, measuring along said limit nine metres and seventy-four hundredths (9.74 m) on a bearing of 302°27'49", westerly, by a part of lot 6 430 840, measuring along said limit four metres and forty-eight hundredths (4.48 m) along an arc of a circle of fifty metres and sixty-four hundredths (50.64 m) radius, westerly, by part of lots 6 430 840 and 4 920 891, measuring along said limit one hundred forty-two metres and twenty-seven hundredths (142.27 m) on a bearing of 10°26'59".

lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite soixante-douze mètres et soixante-quinze centièmes (72,75 m) suivant une direction de 317°22'53".

SUPERFICIE : vingt et un mille huit cent quatre-vingt-onze mètres carrés (21 891,0 m²)

PARCELLE 8 — Lot 5 097 005 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot CINQ MILLIONS QUATRE-VINGT-DIX-SEPT MILLE CINQ (5 097 005 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin ouest du lot 5 097 005, bornée : vers l'ouest, par les lots 4 920 893, 4 921 467 et une partie du lot 5 097 009, mesurant le long de cette limite cent dix-neuf mètres et vingt-deux centièmes (119,22 m) suivant une direction de 10°26'56", vers le nord-est, par une partie du lot 5 097 002, mesurant le long de cette limite vingt-cinq mètres et quatre centièmes (25,04 m) suivant une direction de 136°59'01", vers l'est, par une partie du lot 5 097 010, mesurant le long de cette limite cent dix-neuf mètres et quarante-quatre centièmes (119,44 m) suivant une direction de 190°26'40", vers le sud-ouest, par le lot 5 097 000, mesurant le long de cette limite vingt-cinq mètres et seize centièmes (25,16 m) suivant une direction de 317°22'54".

SUPERFICIE : deux mille trois cent quatre-vingt-dix-neuf mètres carrés et sept dixièmes (2399,7 m²)

PARCELLE 9 — Lot 5 097 000 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot CINQ MILLIONS QUATRE-VINGT-DIX-SEPT MILLE (5 097 000 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin nord du lot 5 097 000, bornée : vers le nord-est, par une partie du lot 5 097 005, mesurant le long de cette limite vingt-cinq mètres et dix-sept centièmes (25,17 m) suivant une direction de 137°22'54", vers l'est, par une partie du lot 5 097 001, mesurant le long de cette limite cent vingt-et-un mètres et quarante-neuf centièmes (121,49 m) suivant une direction de 190°26'55", vers le sud-est, par une partie du lot 5 097 000, mesurant le long de cette limite douze mètres et quarante-quatre centièmes (12,44 m) suivant une direction de 217°26'37", vers le sud-est, par une partie du lot 5 097 000, mesurant le long de cette limite cinq mètres et quatre-vingt-neuf centièmes (5,89 m) suivant une direction de 253°16'42", vers le sud-ouest, par une partie du lot 5 097 000, mesurant le long de cette limite neuf mètres et soixante-quatorze centièmes (9,74 m) suivant une direction de 302°27'49", vers l'ouest, par une partie du lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite quatre mètres et quarante-huit centièmes (4,48 m) le long d'un arc de cercle de cinquante mètres et soixante-quatre centièmes (50,64 m) de rayon, vers l'ouest, par une partie des lots 6 430 840 et 4 920 891, mesurant le long de cette limite cent quarante-deux mètres et vingt-sept centièmes (142,27 m) suivant une direction de 10°26'59".

Containing an area of two thousand eight hundred and six square metres and three tenths (2 806.3 m²).

PARCEL 10 — Part of lot 6 430 840

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot SIX MILLION FOUR HUNDRED AND THIRTY THOUSAND EIGHT HUNDRED AND FORTY (Pt. lot 6 430 840), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the south corner of lot 4 920 891, bounded: eastwardly, by a part of lot 5 097 000, measuring along said limit nineteen metres and ninety hundredths (19.90 m) on a bearing of 190°26'59", eastwardly, by a part of lot 5 097 000, measuring along said limit four metres and forty-eight hundredths (4.48 m) along an arc of a circle having a radius of fifty metres and sixty-four hundredths (50.64 m), southwesterly, by a part of lot 6 430 840, measuring along said limit six metres and sixty-one hundredths (6.61 m) on a bearing of 302°19'35", southwesterly, through a part of lot 6 430 840, measuring along said boundary one metre and sixty-two hundredths (1.62 m) on a bearing of 298°53'26", southwesterly, through a part of lot 6 430 840 measuring along said limit fifty-seven metres and thirty-seven hundredths (57.37 m) on a bearing of 302°20'22", northerly, by a part of lot 4 920 891, measuring along said limit sixty metres and seventy-one hundredths (60.71 m) on a bearing of 100°26'55".

Containing an area of seven hundred and forty square metres (740.0 m²).

PARCEL 11 — Part of lot 6 430 840

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot SIX MILLION FOUR HUNDRED AND THIRTY THOUSAND EIGHT HUNDRED AND FORTY (Pt. lot 6 430 840), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the south corner of lot 4 920 892, bounded: eastwardly, by a part of lot 4 920 891, measuring along said limit thirty-five metres and forty-eight hundredths (35.48 m) on a bearing of 190°26'55", southwestwardly, by a part of lot 6 430 840, measuring along said limit thirty-one metres and twenty-seven hundredths (31.27 m) on a bearing of 302°28'03", northwesterly, through a part of lot 6 430 840, measuring along said boundary ninety-two hundredths of a metre (0.92 m) on a bearing of 25°35'29", southwesterly, through a part of lot 6 430 840, measuring along said boundary nine metres and eighty-four hundredths (9.84 m) on a bearing of 298°09'24", southwesterly, by a part of lot 6 430 840, measuring along said boundary twenty-six metres and seventy-nine hundredths (26.79 m) on a bearing of 304°10'14", southwesterly, by a part of lot 6 430 840, measuring along said limit seven metres and twenty hundredths (7.20 m) on a bearing of

SUPERFICIE : deux mille huit cent six mètres carrés et trois dixièmes (2 806,3 m²)

PARCELLE 10 — Lot 6 430 840 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot SIX MILLIONS QUATRE CENT TRENTE MILLE HUIT CENT QUARANTE (6 430 840 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin sud du lot 4 920 891, bornée : vers l'est, par une partie du lot 5 097 000, mesurant le long de cette limite dix-neuf mètres et quatre-vingt-dix centièmes (19,90 m) suivant une direction de 190°26'59", vers l'est, par une partie du lot 5 097 000, mesurant le long de cette limite quatre mètres et quarante-huit centièmes (4,48 m) le long d'un arc de cercle de cinquante mètres et soixante-quatre centièmes (50,64 m) de rayon, vers le sud-ouest, par une partie du lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite six mètres et soixante-et-un centièmes (6,61 m) suivant une direction de 302°19'35", vers le sud-ouest, par une partie du lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite un mètre et soixante-deux centièmes (1,62 m) suivant une direction de 298°53'26", vers le sud-ouest, par une partie du lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite cinquante-sept mètres et trente-sept centièmes (57,37 m) suivant une direction de 302°20'22", vers le nord, par une partie du lot 4 920 891, mesurant le long de cette limite soixante mètres et soixante-et-onze centièmes (60,71 m) suivant une direction de 100°26'55".

SUPERFICIE : sept cent quarante mètres carrés (740,0 m²)

PARCELLE 11 — Lot 6 430 840 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot SIX MILLIONS QUATRE CENT TRENTE MILLE HUIT CENT QUARANTE (6 430 840 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin sud du lot 4 920 892, bornée : vers l'est, par une partie du lot 4 920 891, mesurant le long de cette limite trente-cinq mètres et quarante-huit centièmes (35,48 m) suivant une direction de 190°26'55", vers le sud-ouest, par une partie du lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite trente-et-un mètres et vingt-sept centièmes (31,27 m) suivant une direction de 302°28'03", vers le nord-ouest, par une partie du lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite quatre-vingt-douze centièmes de mètre (0,92 m) suivant une direction de 25°35'29", vers le sud-ouest, par une partie du lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite neuf mètres et quatre-vingt-quatre centièmes (9,84 m) suivant une direction de 298°09'24", vers le sud-ouest, par une partie du lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite vingt-six mètres et soixante-dix-neuf centièmes (26,79 m) suivant une direction de 304°10'14", vers le sud-ouest, par une partie du

299°18'24", southwesterly, by a part of lot 6 430 840, measuring along said limit six metres and seventy-nine hundredths (6.79 m) on a bearing of 297°11'43", southwesterly, by a part of lot 6 430 840, measuring along said limit six metres and twenty-eight hundredths (6.28 m) on a bearing of 293°55'10", southwesterly, by a part of lot 6 430 840, measuring along said limit twenty-three metres and ninety-six hundredths (23.96 m) on a bearing of 303°48'50", southwesterly, by a part of lot 6 430 840, measuring along said limit six metres and eight hundredths (6.08 m) on a bearing of 309°39'37", southwesterly, by a part of lot 6 430 840, measuring along said limit two metres and sixty-eight hundredths (2.68 m) on a bearing of 316°36'31", southwesterly, through a part of lot 6 430 840, measuring along said limit eight metres and ninety-nine hundredths (8.99 m) on a bearing of 321°31'24", southwesterly, through a part of lot 6 430 840 measuring along said limit three metres and fifty-seven hundredths (3.57 m) on a bearing of 326°51'34", northerly, by a part of lot 4 920 892, measuring along said limit one hundred and twenty-two metres and twenty-seven hundredths (122.27 m) on a bearing of 109°28'23".

Containing an area of two thousand four hundred and fifty-four square metres and five tenths (2 454.5 m²).

PARCEL 12 — Part of lot 4 920 891

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY THOUSAND EIGHT HUNDRED AND NINETY-ONE (Pt. lot 4 920 891), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the north corner of lot 4 920 891, bounded : northeasterly, by a part of lot 4 920 892, measuring along said limit seventy-one metres and seventy-seven hundredths (71.77 m) on a bearing of 100°26'55", northeasterly, by lot 4 920 893, measuring along said limit twenty-four metres and sixty-one hundredths (24.61 m) on a bearing of 137°23'20", eastwardly, by lot 5 097 000, measuring along said limit one hundred and twenty-two metres and thirty-eight hundredths (122.38 m) on a bearing of 190°26'55", southwardly, by a part of lot 6 430 840, measuring along said limit sixty metres and seventy-one hundredths (60.71 m) on a bearing of 280°26'54", southwesterly, by a part of lot 4 920 891, measuring along said limit thirty-three metres and ten hundredths (33.10 m) on a bearing of 302°22'9", westwardly, by a part of lot 6 430 840, measuring along said limit thirty-five metres and forty-eight hundredths (35.48 m) on a bearing of 10°26'55", westwardly, by lot 4 920 892, measuring along said limit eighty-nine metres and thirty hundredths (89.30 m) on a bearing of 10°26'55".

lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite sept mètres et vingt centièmes (7,20 m) suivant une direction de 299°18'24", vers le sud-ouest, par une partie du lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite six mètres et soixante-dix-neuf centièmes (6,79 m) suivant une direction de 297°11'43", vers le sud-ouest, par une partie du lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite six mètres et vingt-huit centièmes (6,28 m) suivant une direction de 293°55'10", vers le sud-ouest, par une partie du lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite vingt-trois mètres et quatre-vingt-seize centièmes (23,96 m) suivant une direction de 303°48'50", vers le sud-ouest, par une partie du lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite six mètres et huit centièmes (6,08 m) suivant une direction de 309°39'37", vers le sud-ouest, par une partie du lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite deux mètres et soixante-huit centièmes (2,68 m) suivant une direction de 316°36'31", vers le sud-ouest, par une partie du lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite huit mètres et quatre-vingt-dix-neuf centièmes (8,99 m) suivant une direction de 321°31'24", vers le sud-ouest, par une partie du lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite trois mètres et cinquante-sept centièmes (3,57 m) suivant une direction de 326°51'34", vers le nord, par une partie du lot 4 920 892, mesurant le long de cette limite cent vingt-deux mètres et vingt-sept centièmes (122,27 m) suivant une direction de 109°28'23".

SUPERFICIE : deux mille quatre cent cinquante-quatre mètres carrés et cinq dixièmes (2 454,5 m²)

PARCELLE 12 — Lot 4 920 891 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot QUATRE MILLIONS NEUF CENT VINGT MILLE HUIT CENT QUATRE-VINGT-ONZE (4 920 891 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin nord du lot 920 891, le point de départ, bornée : vers le nord-est, par une partie du lot 920 892, mesurant le long de cette limite soixante-onze mètres et soixante-dix-sept centièmes (71,77 m) suivant une direction de 100°26'55", vers le nord-est, par le lot 920 893, mesurant le long de cette limite vingt-quatre mètres et soixante et un centièmes (24,61 m) suivant une direction de 137°23'20", vers l'est, par le lot 5 097 000, mesurant le long de cette limite cent vingt-deux mètres et trente-huit centièmes (122,38 m) suivant une direction de 190°26'55", vers le sud par une partie du lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite soixante mètres et soixante et onze centièmes (60,71 m) suivant une direction de 280°26'54", vers le sud-ouest, par une partie du lot 920 891, mesurant le long de cette limite trente-trois mètres et dix centièmes (33,10 m) suivant une direction de 302°22'9", vers l'ouest, par une partie du lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite cinq mètres et quarante-huit centièmes (35,48 m) suivant une direction de 10°26'55", vers l'ouest, par le lot 4 920 892, mesurant le long de cette limite

Containing an area of twelve thousand two hundred and four square meters and forty-four hundredths (12 204.44 m²).

PARCEL 13 — Part of lot 4 920 892

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY THOUSAND EIGHT HUNDRED AND NINETY-TWO (Pt. lot 4 920 892), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the south corner of lot 4 920 892, bounded: southerly, by a part of lot 6 430 840, measuring along said limit one hundred and twenty-two metres and twenty-seven hundredths (122.27 m) on a bearing of 289°28'23", southwesterly, by a part of lot 4 920 892, measuring along said boundary three metres and sixty-three hundredths (3.63 m) on a bearing of 326°51'34", westerly, by a part of lot 4 920 892, measuring along said boundary seven metres and sixteen hundredths (7.16 m) on a bearing of 343°08'27", westerly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said limit one hundred and fifty-four metres and twenty-seven hundredths (154.27 m) on a bearing of 19°18'01", northerly, by a part of lot 4 920 892, measuring along said limit two metres and four hundredths (2.04 m) on a bearing of 269°53'10", northwesterly, by a part of lot 4 920 892, measuring along said limit ten metres and eighty-seven hundredths (10.87 m) on a bearing of 27°03'19", southwesterly, by a part of lot 4 920 892, measuring along said limit three metres and forty-seven hundredths (3.47 m) on a bearing of 301°46'24", westward, by a part of lot 4 921 496, measuring along said limit eight metres and forty-two hundredths (8.42 m) on a bearing of 19°18'01", northerly, by lot 4 921 468, measuring along said limit twenty-nine metres and forty-two hundredths (29.42 m) on a bearing of 109°33'35", northeasterly, through lot 4 921 467 and part of lot 5 097 009, measuring along said boundary one hundred seventy-eight metres and ten hundredths (178.10 m) on a bearing of 137°22'54", southerly, through part of lot 4 920 891, measuring along said limit seventy-one metres and seventy-seven hundredths (71.77 m) on a bearing of 280°26'55", easterly, by a part of lot 4 920 891, measuring along said limit eighty-nine metres and thirty-one hundredths (89.31 m) on a bearing of 190°26'55".

Containing an area of twenty-one thousand four hundred and fifty-three square metres (21 453.0 m²).

PARCEL 14 — Part of lot 5 097 009

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FIVE MILLION NINETY-SEVEN THOUSAND AND NINE (Pt. lot 5 097 009), of the cadastre

quatre-vingt-neuf mètres et trente et un centièmes 89,31 m) suivant une direction de 10°26'55".

SUPERFICIE : douze mille deux cent quatre mètres carrés et quarante-quatre centimètres (12 204,44 m²)

PARCELLE 13 — Lot 4 920 892 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot QUATRE MILLIONS NEUF CENT VINGT MILLE HUIT CENT QUATRE-VINGT-DOUZE (4 920 892 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin sud du lot 4 920 892, bornée : vers le sud, par une partie du lot 6 430 840, mesurant le long de cette limite cent vingt-deux mètres et vingt-sept centièmes (122,27 m) suivant une direction de 289°28'23", vers le sud-ouest, par une partie du lot 4 920 892, mesurant le long de cette limite trois mètres et soixante-trois centièmes (3,63 m) suivant une direction de 326°51'34", vers l'ouest, par une partie du lot 4 920 892, mesurant le long de cette limite sept mètres et seize centièmes (7,16 m) suivant une direction de 343°08'27", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite cent cinquante-quatre mètres et vingt-sept centièmes (154,27 m) suivant une direction de 19°18'01", vers le nord, par une partie du lot 4 920 892, mesurant le long de cette limite deux mètres et quatre centièmes (2,04 m) suivant une direction de 269°53'10", vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 920 892, mesurant le long de cette limite dix mètres et quatre-vingt-sept centièmes (10,87 m) suivant une direction de 27°03'19", vers le sud-ouest, par une partie du lot 4 920 892, mesurant le long de cette limite trois mètres et quarante-sept centièmes (3,47 m) suivant une direction de 301°46'24", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite huit mètres et quarante-deux centièmes (8,42 m) suivant une direction de 19°18'01", vers le nord, par le lot 4 921 468, mesurant le long de cette limite vingt-neuf mètres et quarante-deux centièmes (29,42 m) suivant une direction de 109°33'35", vers le nord-est, par le lot 4 921 467 et une partie du lot 5 097 009, mesurant le long de cette limite cent soixante-dix-huit mètres et dix centièmes (178,10 m) suivant une direction de 137°22'54", vers le sud, par une partie du lot 4 920 891, mesurant le long de cette limite soixante et onze mètres et soixante-dix-sept centièmes (71,77 m) suivant une direction de 280°26'55", vers l'est, par une partie du lot 4 920 891, mesurant le long de cette limite quatre-vingt-neuf mètres et trente-et-un centièmes (89,31 m) suivant une direction de 190°26'55".

SUPERFICIE : vingt-et-un mille quatre cent cinquante-trois mètres carrés (21 453,0 m²)

PARCELLE 14 — Lot 5 097 009 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot CINQ MILLIONS QUATRE-VINGT-DIX- SEPT MILLE NEUF

of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the north corner of lot 5 097 009, bounded : northeasterly, by a part of lot 5 097 009, measuring along said limit thirty metres and sixty-nine hundredths (30.69 m) on a bearing of 136°24'8", northeasterly, by a part of lot 5 097 009, measuring along said limit sixty metres and thirty-four hundredths (60.34 m) on a bearing of 137°37'40", northeasterly, by a part of lot 5 097 009, measuring along said boundary six metres and eighty-three hundredths (6.83 m) on a bearing of 130°23'48", northeasterly, by a part of lot 5 097 009, measuring along said boundary one hundred and sixteen metres and forty-two hundredths (116.42 m) on a bearing of 136°59'02", easterly, by lot 5 097 005, measuring along said boundary thirteen metres and one hundredth (13.01 m) on a bearing of 190°26'55", southerly, by lot 4 921 467, measuring along said boundary ninety-one metres and forty-four hundredths (91.44 m) on a bearing of 280°26'55", easterly, by lot 4 921 467, measuring along said boundary thirty-seven metres and forty-eight hundredths (37.48 m) on a bearing of 190°26'55", southwesterly, through lots 4 920 892 and 4 921 468, measuring along said limit one hundred and twenty-one metres and sixty-five hundredths (121.65 m) on a bearing of 317°23'59", westerly, through a part of lot 4 921 357, measuring along said limit one hundred and three metres and seventy-eight hundredths (103.78 m) on a bearing of 19°18'2".

Containing an area of fourteen thousand seven hundred and thirty-four square metres and eighty-five hundredths (14 734.85 m²).

PARCEL 15 — Part of lot 4 921 357

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY-ONE THOUSAND THREE HUNDRED AND FIFTY-SEVEN (Pt. lot 4 921 357), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the southerly corner of lot 4 921 357, bounded: in a southwesterly direction, by a part of lot 4 921 496, measuring along said limit eleven metres and thirty-eight hundredths (11.38 m) on a bearing of 317°19'44", in a westerly direction, by a part of lot 4 921 357, measuring along said boundary two metres and fifteen hundredths (2.15 m) on a bearing of 19°06'43", northerly, by a part of lot 4 921 357, measuring along said boundary one metre and fifty-two hundredths (1.52 m) on a bearing of 109°13'19", northwesterly, through a part of lot 4 921 357, measuring along said limit thirteen metres and thirty-five hundredths (13.35 m) on a bearing of 24°05'32", westerly, through a part of lot 4 921 357, measuring along said boundary forty-seven metres and eighty-one hundredths (47.81 m) on a bearing of 19°11'24", southwesterly, by a part of lot 4 921 357, measuring along

(5 097 009 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin nord du lot 5 097 009, bornée : vers le nord-est, par une partie du lot 5 097 009, mesurant le long de cette limite trente mètres et soixante-neuf centièmes (30,69 m) suivant une direction de 136°24'8", vers le nord-est, par une partie du lot 5 097 009, mesurant le long de cette limite soixante mètres et trente-quatre centièmes (60,34 m) suivant une direction de 137°37'40", vers le nord-est, par une partie du lot 5 097 009, mesurant le long de cette limite six mètres et quatre-vingt-trois centièmes (6,83 m) suivant une direction de 130°23'48", vers le nord-est, par une partie du lot 5 097 009, mesurant le long de cette limite cent seize mètres et quarante-deux centièmes (116,42 m) suivant une direction de 136°59'02", vers l'est par le lot 5 097 005, mesurant le long de cette limite treize mètres et un centième (13,01 m) suivant une direction de 190°26'55", vers le sud, par le lot 4 921 467, mesurant le long de cette limite quatre-vingt-onze mètres et quarante-quatre centièmes (91,44 m) suivant une direction de 280°26'55", vers l'est, par le lot 4 921 467, mesurant le long de cette limite trente-sept mètres et quarante-huit centièmes (37,48 m) suivant une direction de 190°26'55", vers le sud-ouest, par les lots 4 920 892 et 4 921 468, mesurant le long de cette limite cent vingt-et-un mètres et soixante-cinq centièmes (121,65 m) suivant une direction de 317°23'59", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite cent trois mètres et soixante-dix-huit centièmes (103,78 m) suivant une direction de 19°18'2".

SUPERFICIE : quatorze mille sept cent trente-quatre mètres carrés et quatre-vingt-cinq centièmes (14 734,85 m²)

PARCELLE 15 — Lot 4 921 357 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot QUATRE MILLIONS NEUF CENT VINGT ET UN MILLE TROIS CENT CINQUANTE-SEPT (4 921 357 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin sud du lot 4 921 357, bornée : vers le sud-ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite onze mètres et trente-huit centièmes (11,38 m) suivant une direction de 317°19'44", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite deux mètres et quinze centièmes (2,15 m) suivant une direction de 19°06'43", vers le nord, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite un mètre et cinquante-deux centièmes (1,52 m) suivant une direction de 109°13'19", vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite treize mètres et trente-cinq centièmes (13,35 m) suivant une direction de 24°05'32", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite quarante-sept mètres et quatre-vingt-un centièmes (47,81 m) suivant une direction de 19°11'24", vers le sud-ouest, par une partie du

said boundary two metres and sixty-nine hundredths (2.69 m) on a bearing of $293^{\circ}35'16''$, westerly, by a part of lot 4 921 357, measuring along said boundary three metres and fifty-nine hundredths (3.59 m) on a bearing of $21^{\circ}25'32''$, northwesterly, by a part of lot 4 921 357, measuring along said boundary sixteen metres and thirty-seven hundredths (16.37 m) on a bearing of $25^{\circ}28'27''$, measuring along said boundary nineteen metres and ninety-four hundredths (19.94 m) on a bearing of $32^{\circ}15'59''$, northeasterly, by a part of lot 4 921 357, measuring along said boundary four metres and forty-seven hundredths (4.47 m) on a bearing of $140^{\circ}27'33''$, easterly, by a part of lot 5 097 009, measuring along said limit one hundred and three metres and seventy-nine hundredths (103.79 m) on a bearing of $199^{\circ}18'02''$.

Containing an area of eight hundred and nine square metres and five tenths (809.5 m²).

PARCEL 16 — Part of lot 4 921 357

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY-ONE THOUSAND THREE HUNDRED AND FIFTY-SEVEN (Pt. lot 4 921 357), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the west corner of lot 4 921 357, measuring along the northwest limit of said lot a distance of twenty-seven meters and eighty-one hundredths (27.81 m) on a bearing of $19^{\circ}18'01''$, to the point of commencement, bounded: northwesterly, by parts of lots 4 921 034 and 4 921 033, measuring along said limit fifty-four meters and fifty hundredths (54.50 m) on a bearing of $19^{\circ}40'06''$, northwesterly, by a part of lot 4 921 033 measuring along said boundary forty-eight meters and sixty-seven hundredths (48.67 m) along an arc of a circle of four hundred fifty-four meters and ninety-six hundredths (454.96 m) radius, northeasterly by part of lot 4 921 357 measuring along said limit thirty-two meters and fifty-six hundredths (32.56 m) on a bearing of $140^{\circ}03'09''$, southeasterly by a part of lot 4 921 357, measuring along said limit fifty meters and forty-two hundredths (50.42 m) on a bearing of $212^{\circ}14'07''$, southeasterly, by a part of lot 4 921 357, measuring along said limit nineteen meters and fourteen hundredths (19.14 m) on a bearing of $213^{\circ}29'17''$, southeasterly by a part of lot 4 921 357, measuring along said limit four meters and eighteen hundredths (4.18 m) on a bearing of $231^{\circ}12'42''$, southeasterly, by a part of lot 4 921 357, measuring along said limit four meters and eighty-two hundredths (4.82 m) on a bearing of $225^{\circ}01'31''$, southeasterly by a part of lot 4 921 357, measuring along said limit eight meters and forty-seven hundredths (8.47 m) on a bearing of $248^{\circ}44'28''$, southeasterly, by a part of lot 4 921 357, measuring along said limit five meters and seventy-seven hundredths (5.77 m) on a bearing of $234^{\circ}27'24''$,

lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite deux mètres et soixante-neuf centièmes (2,69 m) suivant une direction de $293^{\circ}35'16''$, vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite trois mètres et cinquante-neuf centièmes (3,59 m) suivant une direction de $21^{\circ}25'32''$, vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite seize mètres et trente-sept centièmes (16,37 m) suivant une direction de $25^{\circ}28'27''$, vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite dix-neuf mètres et quatre-vingt-quatorze centièmes (19,94 m) suivant une direction de $32^{\circ}15'59''$, vers le nord-est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite quatre mètres et quarante-sept centièmes (4,47 m) suivant une direction de $140^{\circ}27'33''$, vers l'est, par une partie du lot 5 097 009, mesurant le long de cette limite cent-trois mètres et soixante-dix-neuf centièmes (103,79 m) suivant une direction de $199^{\circ}18'02''$.

SUPERFICIE : huit cent neuf mètres carrés et cinq dixièmes (809,5 m²).

PARCELLE 16 — Lot 4 921 357 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot QUATRE MILLIONS NEUF CENT VINGT ET UN MILLE TROIS CENT CINQUANTE-SEPT (4 921 357 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin ouest du lot 4 921 357, mesurant le long de la limite nord-ouest de ce lot une distance de vingt-sept mètres et quatre-vingt-un centièmes (27,81 m) suivant une direction de $19^{\circ}18'01''$, jusqu'au point de départ, bornée : vers le nord-ouest, par des parties des lots 4 921 034 et 4 921 033, mesurant le long de cette limite cinquante-quatre mètres et cinquante centièmes (54,50 m) suivant une direction de $19^{\circ}40'06''$, vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 921 033, mesurant le long de cette limite quarante-huit mètres et soixante-sept centièmes (48,67 m) le long d'un arc de cercle de quatre cent cinquante-quatre mètres et quatre-vingt-seize centièmes (454,96 m) de rayon, vers le nord-est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite trente-deux mètres et cinquante-six centièmes (32,56 m) suivant une direction de $140^{\circ}03'09''$, vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite cinquante mètres et quarante-deux centièmes (50,42 m) suivant une direction de $212^{\circ}14'07''$, vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite dix-neuf mètres et quatorze centièmes (19,14 m) suivant une direction de $213^{\circ}29'17''$, vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite quatre mètres et dix-huit centièmes (4,18 m) suivant une direction de $231^{\circ}12'42''$, vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite quatre mètres et quatre-vingt-deux centièmes (4,82 m) suivant une direction de $225^{\circ}01'31''$, vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite huit mètres

southeasterly, by a part of lot 4 921 357 measuring along said boundary seventy-one hundredths of a meter (0.71 m) on a bearing of 229°10'16", southerly, by a part of lot 4 921 357, measuring along said boundary forty-nine hundredths of a meter (0.49 m) on a bearing of 289°25'43".

Containing an area of one thousand nine hundred and twenty-seven square meters and one tenth (1 927.1 m²).

PARCEL 17 — Part of lot 4 921 033

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY-ONE THOUSAND AND THIRTY-THREE (Pt. lot 4 921 033), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the southeast corner of lot 4 921 033, bounded: eastwardly, by a part of lot 4 921 357, measuring along said boundary fifty metres and six hundredths (50.06 m) on a bearing of 19°42'03", southeasterly, by a part of lot 4 921 357, measuring along said boundary thirty-eight metres and ninety-eight hundredths (38.98 m) along an arc of a circle of four hundred and fifty-four metres and ninety-six hundredths (454.96 m) radius, northeasterly, through a part of lot 4 921 033, measuring along said limit nine hundredths of a metre (0.09 m) on a bearing of 233°40'08", northwesterly, by a part of lot 4 921 033, measuring along said boundary eight metres and fifty-four hundredths (8.54 m) along an arc of a circle of six metres and two hundredths (6.02 m) radius, northeasterly, through part of lot 4 921 033, measuring along said limit forty-three metres (43.00 m) along an arc of a circle of one hundred twenty metres and thirteen hundredths (120.13 m) radius, northwesterly, through part of lot 4 921 033, measuring along said boundary twenty metres and thirteen hundredths (20.13 m) on a bearing of 224°14'20", northwesterly, by a part of lot 4 921 033, measuring along said boundary thirty metres and eighty-one hundredths (30.81 m) on a bearing of 226°30'56", northwesterly, by a part of lot 4 921 033, measuring along said limit thirty metres and forty-eight hundredths (30.48 m) on a bearing of 225°58'18", northwesterly, by a part of lot 4 921 033, measuring along said limit eight metres and six hundredths (8.06 m) on a bearing of 222°19'28", southwesterly, through lot 4 921 060, measuring along said boundary sixty-two metres and thirty-six hundredths (62.36 m) on a bearing of 137°22'33", easterly, through a part of Lot 4 921 034 measuring along said boundary sixteen metres and nineteen hundredths (16.19 m) on a bearing of 19°00'17", southerly, by a part of lot 4 921 034, measuring along said boundary thirty metres and forty-eight hundredths (30.48 m) on a bearing of 109°35'51".

et quarante-sept centièmes (8,47 m) suivant une direction de 248°44'28", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite cinq mètres et soixante-dix-sept centièmes (5,77 m) suivant une direction de 234°27'24", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite soixante-et-onze centièmes de mètre (0,71 m) suivant une direction de 229°10'16", vers le sud, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite quarante-neuf centièmes de mètre (0,49 m) suivant une direction de 289°25'43".

SUPERFICIE : mille neuf cent vingt-sept mètres carrés et un dixième mètres carrés et un dixième (1 927,1 m²)

PARCELLE 17 — Lot 4 921 033 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot QUATRE MILLIONS NEUF CENT VINGT ET UN MILLE TROIS CENT TRENTE-TROIS (4 921 333 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin sud-est du lot 4 921 033, bornée : vers l'est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite cinquante mètres et six centièmes (50,06 m) suivant une direction de 19°42'03", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite trente-huit mètres et quatre-vingt-dix-huit centièmes (38,98 m) le long d'un arc de cercle de quatre cent cinquante-quatre mètres et quatre-vingt-seize centièmes (454,96 m) de rayon, vers le nord-est, par une partie du lot 4 921 033, mesurant le long de cette limite neuf centièmes de mètre (0,09 m) suivant une direction de 233°40'08", vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 921 033, mesurant le long de cette limite huit mètres et cinquante-quatre centièmes (8,54 m) le long d'un arc de cercle de six mètres et deux centièmes (6,02 m) de rayon, vers le nord-est, par une partie du lot 4 921 033, mesurant le long de cette limite quarante-trois mètres (43,00 m) le long d'un arc de cercle de cent vingt mètres et treize centièmes (120,13 m) de rayon, vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 921 033, mesurant le long de cette limite vingt mètres et treize centièmes (20,13 m) suivant une direction de 224°14'20", vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 921 033, mesurant le long de cette limite trente mètres et quatre-vingt-un centièmes (30,81 m) suivant une direction de 226°30'56", vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 921 033, mesurant le long de cette limite trente mètres et quarante-huit centièmes (30,48 m) suivant une direction de 225°58'18", vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 921 033, mesurant le long de cette limite huit mètres et six centièmes (8,06 m) suivant une direction de 222°19'28", vers le sud-ouest, par le lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite soixante-deux mètres et trente-six centièmes (62,36 m) suivant une direction de 137°22'33", vers l'est, par une partie du lot 4 921 034, mesurant le long de cette limite seize mètres et dix-neuf centièmes (16,19 m) suivant une direction de 19°00'17", vers le sud, par une partie du lot 4 921 034, mesurant le long de cette limite trente mètres et quarante-huit centièmes (30,48 m) suivant une direction de 109°35'51".

Containing an area of six thousand two hundred and thirty-five square metres and nine tenths (6 235.9 m²).

PARCEL 18 — Part of lot 4 921 034

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY-ONE THOUSAND AND THIRTY-FOUR (Pt. lot 4 921 034), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the north corner of lot 4 921 034, bounded: northerly, by a part of lot 4 921 033, measuring along said boundary thirty metres and forty-eight hundredths (30.48 m) on a bearing of 109°35'51", southeasterly, by a part of lot 4 921 357, measuring along said boundary four metres and forty-four hundredths (4.44 m) on a bearing of 199°18'01", southwesterly, by a part of lot 4 921 034, measuring along said boundary twenty metres and forty-three hundredths (20.43 m) on a bearing of 289°25'43", southeasterly, through a part of lot 4 921 034, measuring along said limit sixteen metres and ninety-five hundredths (16.95 m) on a bearing of 199°16'31", southwesterly, through lot 4 921 060, measuring along said boundary eleven metres and thirty hundredths (11.30 m) on a bearing of 317°22'54", northwesterly, by a part of lot 4 921 033, measuring along said boundary sixteen metres and nineteen hundredths (16.19 m) on a bearing of 19°00'17".

Containing an area of two hundred seventy-nine square metres and five-tenths (279.5 m²).

PARCEL 19 — Part of lot 4 921 034

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY-ONE THOUSAND AND THIRTY-FOUR (Pt. lot 4 921 034), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the south corner of Lot 4 921 034, bounded: eastwardly, by a part of lot 4 921 357, measuring along said boundary seven metres and fifty-seven hundredths (7.57 m) on a bearing of 19°18'01", northwardly, by a part of lot 4 921 034, measuring along said boundary fourteen metres and forty-one hundredths (14.41 m) on a bearing of 289°45'05", southwesterly, by lot 4 921 060, measuring along said boundary sixteen metres and thirty-three hundredths (16.33 m) on a bearing of 317°22'54".

Containing an area of fifty-four square metres and six-tenths (54.6 m²).

PARCEL 20 — Part of lot 4 921 357

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY-ONE THOUSAND THREE HUNDRED

SUPERFICIE : six mille deux cent trente-cinq mètres carrés et neuf dixièmes (6 235,9 m²)

PARCELLE 18 — Lot 4 921 034 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot QUATRE MILLIONS NEUF CENT VINGT ET UN MILLE TRENTE-QUATRE (4 921 034 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin nord du lot 4 921 034, bornée : vers le nord, par une partie du lot 4 921 033, mesurant le long de cette limite trente mètres et quarante-huit centièmes (30,48 m) suivant une direction de 109°35'51", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite quatre mètres et quarante-quatre centièmes (4,44 m) suivant une direction de 199°18'01", vers le sud-ouest, par une partie du lot 4 921 034, mesurant le long de cette limite vingt mètres et quarante-trois centièmes (20,43 m) suivant une direction de 289°25'43", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 034, mesurant le long de cette limite seize mètres et quatre-vingt-quinze centièmes (16,95 m) suivant une direction de 199°16'31", vers le sud-ouest, par le lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite onze mètres et trente centièmes (11,30 m) suivant une direction de 317°22'54", vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 921 033, mesurant le long de cette limite seize mètres et dix-neuf centièmes (16,19 m) suivant une direction de 19°00'17".

SUPERFICIE : deux cent soixante-dix-neuf mètres carrés et cinq dixièmes (279,5 m²).

PARCELLE 19 — Lot 4 921 034 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot QUATRE MILLIONS NEUF CENT VINGT ET UN MILLE TRENTE-QUATRE (4 921 034 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin sud du lot 4 921 034, bornée : vers l'est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite sept mètres et cinquante-sept centièmes (7,57 m) suivant une direction de 19°18'01", vers le nord, par une partie du lot 4 921 034, mesurant le long de cette limite quatorze mètres et quarante-et-un centièmes (14,41 m) suivant une direction de 289°45'05", vers le sud-ouest, par le lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite seize mètres et trente-trois centièmes (16,33 m) suivant une direction de 317°22'54".

SUPERFICIE : cinquante-quatre mètres carrés et six dixièmes (54,6 m²)

PARCELLE 20 — Lot 4 921 357 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot QUATRE MILLIONS NEUF CENT VINGT ET UN MILLE TROIS CENT

AND FIFTY-SEVEN (Pt. lot 4 921 357), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the west corner of lot 4 921 357, bounded : westerly, by a part of lot 4 921 034, measuring along said boundary seven and fifty-seven hundredths metres (7.57 m) on a bearing of 19°18'02", northerly, by a part of lot 4 921 357, measuring along said boundary fifty-two hundredths metres (0.52 m) on a bearing of 119°45'5", northerly, by a part of lot 4 921 357, measuring along said limit nine metres and twenty-five hundredths (9.25 m) on a bearing of 119°45'5", easterly, by a part of lot 4 921 357, measuring along said limit nine metres and thirty-two hundredths (9.32 m) on a bearing of 161°55'12", easterly, through a part of lot 4 921 357, measuring along said limit five metres and fifty-seven hundredths (5.57 m) on a bearing of 167°55'55", southeasterly, through a part of lot 4 921 357, measuring along said limit three metres and twenty-eight hundredths (3.28 m) on a bearing of 28°52'29", southeasterly, from a part of lot 4 921 357, measuring along said limit three metres and twenty-seven hundredths (3.27 m) on a bearing of 208°52'4", southwesterly, through lot 4 921 496, measuring along said limit twenty metres and four hundredths (20.04 m) on a bearing of 317°19'14".

Containing an area of one hundred and fifty-four square metres and six tenths (154.6 m²).

PARCEL 21 — Part of lot 4 921 496

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY-ONE THOUSAND FOUR HUNDRED AND NINETY-SIX (Pt. lot 4 921 496), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the north corner of lot 4 921 496, bounded: northeasterly, by a part of lot 4 921 357, measuring along said boundary twenty metres and four hundredths (20.04 m) on a bearing of 137°19'14", southeasterly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary fifty hundredths of a metre (0.50 m) on a bearing of 211°52'40", northerly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary eighty-three hundredths of a metre (0.83 m) on a bearing of 101°30'02", northeasterly, by a part of lot 4 921 357, measuring along said boundary forty hundredths of a metre (0.40 m) on a bearing of 137°19'14", southeasterly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary fifty-three metres and ninety-four hundredths (53.94 m) on a bearing of 199°12'37", southeasterly through a part of lot 4 921 496, measuring along said limit twenty-eight metres and fifty-nine hundredths (28.59 m) on a bearing of 199°42'21", southeasterly, through a part of lot 4 921 496, measuring along said limit nine metres and sixty-two hundredths (9.62 m) on a bearing of 196°45'56", southeasterly, by a part of lot 4 921 496,

CINQUANTE-SEPT (4 921 357 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin ouest du lot 4 921 357, bornée : vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 034, mesurant le long de cette limite sept mètres et cinquante-sept centièmes (7,57 m) suivant une direction de 19°18'02", vers le nord, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite cinquante-deux centièmes de mètre (0,52 m) suivant une direction de 119°45'5", vers le nord, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite neuf mètres et vingt-cinq centièmes (9,25 m) suivant une direction de 119°45'5", vers l'est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite neuf mètres et trente-deux centièmes (9,32 m) suivant une direction de 161°55'12", vers l'est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite cinq mètres et cinquante-sept centièmes (5,57 m) suivant une direction de 167°55'55", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite trois mètres et vingt-huit centièmes (3,28 m) suivant une direction de 28°52'29", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite trois mètres et vingt-sept centièmes (3,27m) suivant une direction de 208°52'4", vers le sud-ouest, par le lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite vingt mètres et quatre centièmes (20,04 m) suivant une direction de 317°19'14".

SUPERFICIE : cent cinquante-quatre mètres carrés et six dixièmes (154,6 m²)

PARCELLE 21 — Lot 4 921 496 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot QUATRE MILLIONS NEUF CENT QUATRE VINGT ET UN MILLE QUATRE CENT QUATRE-VINGT-SEIZE (4 921 496 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin nord du lot 4 921 496, bornée : vers le nord-est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite vingt mètres et quatre centièmes (20,04 m) suivant une direction de 137°19'14", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite cinquante centièmes de mètre (0,50 m) suivant une direction de 211°52'40", vers le nord, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite quarante-vingt-trois centièmes de mètre (0,83 m) suivant une direction de 101°30'02", vers le nord-est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite quarante centièmes de mètre (0,40 m) suivant une direction de 137°19'14", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite cinquante-trois mètres et quatre-vingt-quatorze centièmes (53,94 m) suivant une direction de 199°12'37", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite vingt-huit mètres et cinquante-neuf centièmes (28,59 m) suivant une direction de 199°42'21", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite neuf mètres

measuring along said limit twelve metres and fifty-seven hundredths (12.57 m) on a bearing of 201°24'10", southeasterly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said limit twenty-nine metres and thirty-three hundredths (29.33 m) on a bearing of 200°13'23", southeasterly, through a part of lot 4 921 496, measuring along said limit five metres and one hundredth (5.01 m) on a bearing of 207°08'18", southeasterly, through a part of lot 4 921 496, measuring along said limit eight metres and sixty hundredths (8.60 m) on a bearing of 239°44'11", southeasterly, through a part of lot 4 921 496, measuring along said limit eleven metres and two hundredths (11.02 m) on a bearing of 249°33'22", southeasterly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary seven metres and sixty-six hundredths (7.66 m) on a bearing of 212°38'19", easterly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary sixteen metres and seventy hundredths (16.70 m) on a bearing of 200°03'56", easterly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said limit five metres and forty-eight hundredths (5.48 m) on a bearing of 184°52'14", southeasterly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said limit two metres and nine hundredths (2.09 m) on a bearing of 251°02'42", southeasterly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said limit three metres and eighty-nine hundredths (3.89 m) on a bearing of 216°11'13", westerly, by a part of lot 4 921 060, measuring along said limit one hundred ninety-seven metres and two hundredths (197.02 m) on a bearing of 19°18'02".

Containing an area of two thousand eight hundred and ninety-six square metres and seven tenths (2 896.7 m²).

PARCEL 22 — Part of lot 4 921 496

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY-ONE THOUSAND FOUR HUNDRED AND NINETY-SIX (Pt. lot 4 921 496), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the east corner of lot 4 921 496, bounded: eastwardly, by lot 4 921 468 and a part of lot 4 920 892, measuring along said limit twenty-four metres and three hundredths (24.03 m) on a bearing of 199°18'01", southwesterly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said limit ten metres and twenty hundredths (10.20 m) on a bearing of 301°46'24", westerly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said limit twenty-two metres and eighty-nine hundredths (22.89 m) on a bearing of 19°06'45", northerly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said limit one metre and fifty-nine hundredths (1.59 m) on a bearing of 103°10'51", northwesterly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary one metre

et soixante-deux centièmes (9,62 m) suivant une direction de 196°45'56", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite douze mètres et cinquante-sept centièmes (12,57 m) suivant une direction de 201°24'10", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite vingt-neuf mètres et trente-trois centièmes (29,33 m) suivant une direction de 200°13'23", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite cinq mètres et un centième (5,01 m) suivant une direction de 207°08'18", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite huit mètres et soixante centièmes (8,60 m) suivant une direction de 239°44'11", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite onze mètres et deux centièmes (11,02 m) suivant une direction de 249°33'22", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite sept mètres et soixante-six centièmes (7,66 m) suivant une direction de 212°38'19", vers l'est, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite seize mètres et soixante-dix centièmes (16,70 m) suivant une direction de 200°03'56", vers l'est, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite cinq mètres et quarante-huit centièmes (5,48 m) suivant une direction de 184°52'14", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite deux mètres et neuf centièmes (2,09 m) suivant une direction de 251°02'42", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite trois mètres et quatre-vingt-neuf centièmes (3,89 m) suivant une direction de 216°11'13", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite cent quatre-vingt-dix-sept mètres et deux centièmes (197,02 m) suivant une direction de 19°18'02".

SUPERFICIE : deux mille huit cent quatre-vingt-seize mètres carrés et sept dixièmes (2 896,7 m²)

PARCELLE 22 — Lot 4 921 496 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot QUATRE MILLIONS NEUF CENT QUATRE VINGT ET UN MILLE QUATRE CENT QUATRE-VINGT-SEIZE (4 921 496 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin est du lot 4 921 496, bornée : vers l'est, par le lot 4 921 468 et une partie du lot 4 920 892, mesurant le long de cette limite vingt-quatre mètres et trois centièmes (24,03 m) suivant une direction de 199°18'01", vers le sud-ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite dix mètres et vingt centièmes (10,20 m) suivant une direction de 301°46'24", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite vingt-deux mètres et quatre-vingt-neuf centièmes (22,89 m) suivant une direction de 19°06'45", vers le nord, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite un mètre et cinquante-neuf centièmes (1,59 m) suivant une direction de 103°10'51", vers le nord-ouest, par

and forty-six hundredths (1.46 m) on a bearing of 51°37'20", westerly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary one metre and sixteen hundredths (1.16 m) on a bearing of 13°48'28", southwesterly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary two metres and sixty-six hundredths (2.66 m) on a bearing of 320°54'57", westerly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary thirty-three hundredths of a metre (0.33 m) on a bearing of 19°06'43", northeasterly, by a part of lot 4 921 357, measuring along said boundary eleven metres and thirty-eight hundredths (11.38 m) on a bearing of 137°19'14".

Containing an area of two hundred and forty-nine square metres and one-tenth (249.1 m²).

PARCEL 23 — Part of lot 4 921 496

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY-ONE THOUSAND FOUR HUNDRED AND NINETY-SIX (Pt. lot 4 921 496), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the west corner of lot 4 920 892, thence on a bearing of 19°18'01" for a distance of seven metres and ninety-seven hundredths (7.97 m), the point of commencement, bounded: westwardly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary fifty-two hundredths of a metre (0.52 m) on a bearing of 343°08'27", westwardly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary five metres and nineteen hundredths (5.19 m) on a bearing of 4°53'40", westwardly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary five metres and seventy-eight hundredths (5, (5.78 m) on a bearing of 16°27'52", westwardly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary thirteen metres and sixty-six hundredths (13.66 m) on a bearing of 20°10'22", westwardly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary seven metres and fifty-four hundredths (7.54 m) on a bearing of 343°13'27", northwesterly, by a part of lot 4 921 496 measuring along said boundary three metres and five hundredths (3.05 m) on a bearing of 201°20'03", westwardly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary four metres and nineteen hundredths (4.19 m) on a bearing of 15°33'31", westwardly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary two metres and fifty-two hundredths (2.52 m) on a bearing of 6°51'26", southwesterly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said limit one metre and eleven hundredths (1.11 m) on a bearing of 293°39'53", westwardly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary three metres and ninety-eight hundredths (3.98 m) on a bearing of 8°07'04", westwardly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary three metres and sixteen hundredths (3.16 m) on a bearing of 15°33'26", northwesterly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary two metres

une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite un mètre et quarante-six centièmes (1,46 m) suivant une direction de 51°37'20", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite un mètre et seize centièmes (1,16 m) suivant une direction de 13°48'28", vers le sud-ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite deux mètres et soixante-six centièmes (2,66 m) suivant une direction de 320°54'57", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite trente-trois centièmes de mètre (0,33 m) suivant une direction de 19°06'43", vers le nord-est, par une partie du lot 4 921 357, mesurant le long de cette limite onze mètres et trente-huit centièmes (11,38 m) suivant une direction de 137°19'14".

SUPERFICIE : deux cent quarante-neuf mètres carrés et un dixième (249,1 m²)

PARCELLE 23 — Lot 4 921 496 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot QUATRE MILLIONS NEUF CENT VINGT ET UN MILLE QUATRE CENT QUATRE-VINGT-SEIZE (4 921 496 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin ouest du lot 4 920 892, de là dans une direction de 19°18'01" pour une distance de sept mètres et quatre-vingt-dix-sept centièmes (7,97 m), le point de départ, bornée : vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite cinquante-deux centièmes de mètre (0,52 m) suivant une direction de 343°08'27", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite cinq mètres et dix-neuf centièmes (5,19 m) suivant une direction de 4°53'40", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite cinq mètres et soixante-dix-huit centièmes (5,78 m) suivant une direction de 16°27'52", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite treize mètres et soixante-six centièmes (13,66 m) suivant une direction de 20°10'22", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite sept mètres et cinquante-quatre centièmes (7,54 m) suivant une direction de 343°13'27", vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite trois mètres et cinq centièmes (3,05 m) suivant une direction de 201°20'03", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite quatre mètres et dix-neuf centièmes (4,19 m) suivant une direction de 15°33'31", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite deux mètres et cinquante-deux centièmes (2,52 m) suivant une direction de 6°51'26", vers le sud-ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite un mètre et onze centièmes (1,11 m) suivant une direction de 293°39'53", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite trois mètres et quatre-vingt-dix-huit centièmes (3,98 m) suivant une direction de 8°07'04", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite

and nineteen hundredths (2.19 m) on a bearing of 57°11'11", northwesterly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary one metre and sixty-five hundredths (1.65 m) on a bearing of 39°44'20", westwardly, through a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary two metres and nine hundredths (2.09 m) on a bearing of 6°40'34", southwesterly, by a portion of lot 4 921 496, measuring along said boundary two metres and twenty-two hundredths (2.22 m) on a bearing of 328°58'44", westwardly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary four metres and six hundredths (4.06 m) on a bearing of 20°27'19", westwardly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said limit nine metres and twenty-nine hundredths (9.29 m) on a bearing of 14°26'30", westwardly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary sixty-six metres and four hundredths (66.04 m) on a bearing of 19°23'12", westwardly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said boundary sixteen metres and eighty-seven hundredths (16.87 m) on a bearing of 18°40'16", northerly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said limit ten metres and fifty-four hundredths (10.54 m) on a bearing of 89°53'10", easterly, by a part lot 4 920 892, measuring along said limit one hundred and fifty-four metres and twenty-seven hundredths (154.27 m) on a bearing of 199°18'01".

Containing an area of one thousand one hundred and ninety square metres and seven tenths (1 190.7 m²).

PARCEL 24 — Part of lot 4 921 060

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY-ONE THOUSAND AND SIXTY (Pt. lot 4 921 060), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the east corner of Lot 4 921 060, bounded: eastwardly, by a part of lot 4 921 496, measuring along said limit one hundred ninety-seven metres and two hundredths (197.02 m) on a bearing of 199°18'02", southeasterly, by a portion of lot 4 921 060, measuring along said boundary seven metres and ninety-nine hundredths (7.99 m) on a bearing of 216°11'13", southeasterly, by a part of lot 4 921 060, measuring along said boundary eight metres and fifty-nine hundredths (8.59 m) on a bearing of 219°00'35", southerly, by a part of lot 4 921 060, measuring along said limit eight metres and forty-one hundredths (8.41 m) on a bearing of 249°05'01", southerly, by a part of lot 4 921 060, measuring along said boundary five metres and fourteen hundredths (5.14 m) on a bearing of 276°02'47", southerly, by a part of lot 4 921 060, measuring along said boundary ten metres and eight hundredths (10.08 m) on a bearing of 289°28'21", southerly, by a part of lot 4 921 060, measuring along said boundary four metres

trois mètres et seize centièmes (3,16 m) suivant une direction de 15°33'26", vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite deux mètres et dix-neuf centièmes (2,19 m) suivant une direction de 57°11'11", vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite un mètre et soixante-cinq centièmes (1,65 m) suivant une direction de 39°44'20", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite deux mètres et neuf centièmes (2,09 m) suivant une direction de 6°40'34", vers le sud-ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite deux mètres et vingt-deux centièmes (2,22 m) suivant une direction de 328°58'44", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite quatre mètres et six centièmes (4,06 m) suivant une direction de 20°27'19", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite neuf mètres et vingt-neuf centièmes (9,29 m) suivant une direction de 14°26'30", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite soixante-six mètres et quatre centièmes (66,04 m) suivant une direction de 19°23'12", vers l'ouest, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite seize mètres et quatre-vingt-sept centièmes (16,87 m) suivant une direction de 18°40'16", vers le nord, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite dix mètres et cinquante-quatre centièmes (10,54 m) suivant une direction de 89°53'10", vers l'est, par une partie du lot 4 920 892, mesurant le long de cette limite cent cinquante-quatre mètres et vingt-sept centièmes (154,27 m) suivant une direction de 199°18'01".

SUPERFICIE : mille cent quatre-vingt-dix mètres carrés et sept dixièmes (1 190,7 m²)

PARCELLE 24 — Lot 4 921 060 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot QUATRE MILLIONS NEUF CENT QUATRE-VINGT ET UN MILLE SOIXANTE (4 921 060 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin est du lot 4 921 060, bornée : vers l'est, par une partie du lot 4 921 496, mesurant le long de cette limite cent quatre-vingt-dix-sept mètres et deux centièmes (197,02 m) suivant une direction de 199°18'02", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite sept mètres et quatre-vingt-dix-neuf centièmes (7,99 m) suivant une direction de 216°11'13", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite huit mètres et cinquante-neuf centièmes (8,59 m) suivant une direction de 219°00'35", vers le sud, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite huit mètres et quarante-et-un centièmes (8,41 m) suivant une direction de 249°05'01", vers le sud, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite cinq mètres et quatorze centièmes (5,14 m) suivant une direction de 276°02'47", vers le sud, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite dix mètres et huit centièmes (10,08 m) suivant une direction de

and eighty-one hundredths (4.81 m) on a bearing of $256^{\circ}48'19''$, southeasterly, through a portion of lot 4 921 060, measuring along said boundary eight metres and nine hundredths (8.09 m) on a bearing of $221^{\circ}02'31''$, southwesterly, by a part of lots 4 921 491 and 4 921 490, measuring along said boundary three hundred metres and seven hundredths (300.07 m) on a bearing of $316^{\circ}15'14''$, northwesterly, by a part of lot 4 921 060, measuring along said limit thirty-five metres and fourteen hundredths (35.14 m) on a bearing of $46^{\circ}52'40''$, northeasterly, by a part of lot 4 921 060, measuring along said boundary one hundred and eighty-three metres and sixty-six hundredths (183.66 m) on a bearing of $137^{\circ}07'39''$, northeasterly, by a part of lot 4 921 060 measuring along said boundary thirty-two metres and sixty hundredths (32.60 m) on a bearing of $134^{\circ}37'49''$, northeasterly, by a part of lot 4 921 060, measuring along said boundary seventeen metres and thirty-eight hundredths (17.38 m) on a bearing of $133^{\circ}01'52''$, northeasterly, by a part of lot 4 921 060, measuring along said limit eight metres and four hundredths (8.04 m) on a bearing of $26^{\circ}43'03''$, northwesterly, by a part of lot 4 921 060, measuring along said limit seven metres and ninety-one hundredths (7.91 m) on a bearing of $21^{\circ}45'56''$, northwesterly, by a part of lot 4 921 060, measuring along said limit one hundred and seventy metres and forty-three hundredths (170.43 m) on a bearing of $19^{\circ}18'55''$, southwesterly, by a part of lot 4 921 060, measuring along said limit twenty-six metres and eight hundredths (26.08 m) along an arc of a circle having a radius of twenty-four metres and eighty-three hundredths (24.83 m), northwesterly, by a part of lot 4 921 060, measuring along said limit one hundred and seven metres and twenty-five hundredths (7.25 m) on a bearing of $42^{\circ}19'36''$, northeasterly, by a part of lot 4 921 033 and lot 4 921 034, measuring along said limit seventy-three metres and seventy-six hundredths (73.66 m) on a bearing of $137^{\circ}22'53''$, southeasterly, by a part of lot 4 921 060, measuring along said limit three metres and sixteen hundredths (3.16 m) on a bearing of $199^{\circ}16'34''$, northeasterly, by a part of lot 4 921 060, measuring along said boundary six metres and two hundredths (6.02 m) on a bearing of $109^{\circ}45'05''$, northeasterly, by a part of lot 4 921 034, measuring along said boundary sixteen metres and thirty-three hundredths (16.33 m) on a bearing of $137^{\circ}22'54''$.

Containing an area of twenty-six thousand three hundred and eighty-eight square metres and four tenths (26 388.4 m²).

PARCEL 25 — Part of lot 4 921 491

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FOUR MILLION NINE HUNDRED AND TWENTY-ONE THOUSAND FOUR HUNDRED

$289^{\circ}28'21''$, vers le sud, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite quatre mètres et quatre-vingt-un centièmes (4,81 m) suivant une direction de $256^{\circ}48'19''$, vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite huit mètres et neuf centièmes (8,09 m) suivant une direction de $221^{\circ}02'31''$, vers le sud-ouest, par une partie des lots 4 921 491 et 4 921 490, mesurant le long de cette limite trois cent mètres et sept centièmes (300,07 m) suivant une direction de $316^{\circ}15'14''$, vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite trente-cinq mètres et quatorze centièmes (35,14 m) suivant une direction de $46^{\circ}52'40''$, vers le nord-est, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite cent quatre-vingt-trois mètres et soixante-six centièmes (183,66 m) suivant une direction de $137^{\circ}07'39''$, vers le nord-est, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite trente-deux mètres et soixante centièmes (32,60 m) suivant une direction de $134^{\circ}37'49''$, vers le nord-est, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite dix-sept mètres et trente-huit centièmes (17,38 m) suivant une direction de $133^{\circ}01'52''$, vers le nord-est, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite huit mètres et quatre centièmes (8,04 m) suivant une direction de $26^{\circ}43'03''$, vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite sept mètres et quatre-vingt-onze centièmes (7,91 m) suivant une direction de $21^{\circ}45'56''$, vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite cent soixante-dix mètres et quarante-trois centièmes (170,43 m) suivant une direction de $19^{\circ}18'55''$, vers le sud-ouest, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite vingt-six mètres et huit centièmes (26,08 m) le long d'un arc de cercle de vingt-quatre mètres et quatre-vingt-trois centièmes (24,83 m) de rayon, vers le nord-ouest, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite cent sept mètres et vingt-cinq centièmes (7,25 m) suivant une direction de $42^{\circ}19'36''$, vers le nord-est, par une partie du lot 4 921 033 et le lot 4 921 034, mesurant le long de cette limite soixante-treize mètres et soixante-six centièmes (73,66 m) suivant une direction de $137^{\circ}22'53''$, vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite trois mètres et seize centièmes (3,16 m) suivant une direction de $199^{\circ}16'34''$, vers le nord-est, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite six mètres et deux centièmes (6,02 m) suivant une direction de $109^{\circ}45'05''$, vers le nord-est, par une partie du lot 4 921 034, mesurant le long de cette limite seize mètres et trente-trois centièmes (16,33 m) suivant une direction de $137^{\circ}22'54''$.

SUPERFICIE : vingt-six mille trois cent quatre-vingt-huit mètres carrés et quatre dixièmes (26 388,4 m²)

PARCELLE 25 — Lot 4 921 491 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot QUATRE MILLIONS NEUF CENT VINGT ET UN MILLE QUATRE

AND NINETY-ONE (Pt. lot 4 921 491), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the north corner of lot 4 921 491, bounded : northeasterly, by a part of lot 4 921 060, measuring along said limit one hundred and eighty-three metres and nine hundredths (183.09 m) on a bearing of 136°15'14", southeasterly, by a part of lot 4 921 491, measuring along said limit sixty-six hundredths of a metre (0.66 m) on a bearing of 221°21'53", measuring along said boundary five metres and eighty-one hundredths (5.81 m) on a bearing of 299°06'13", southeasterly, by a part of lot 4 921 491, measuring along said boundary fourteen metres and fourteen hundredths (14.14 m) on a bearing of 211°34'56", northeasterly, by a part of lot 4 921 491, measuring along said boundary six metres and forty-eight hundredths (6.48 m) on a bearing of 119°46'47", southeasterly, by a part of lot 4 921 491, measuring along said limit three metres and twenty-nine hundredths (3.29 m) on a bearing of 210°36'37", northeasterly, by a part of lot 4 921 491, measuring along said limit one metre and ninety-nine hundredths (1.99 m) on a bearing of 152°57'47", southwesterly, by a part of lot 3 527 127, measuring along said limit one hundred ninety metres and forty-five hundredths (190.45 m) on a bearing of 317°11'33", northwesterly, by lot 4 921 490, measuring along said limit fourteen metres and eighty-three hundredths (14.83 m) on a bearing of 47°11'32".

Containing an area of two thousand nine hundred and fifty-three square metres and three tenths (2 953.3 m²).

PARCEL 26 — Part of lot 3 527 127

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot THREE MILLION FIVE HUNDRED AND TWENTY-SEVEN THOUSAND ONE HUNDRED AND TWENTY-SEVEN (Pt. lot 3 527 127), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the north corner of lot 3 527 127, bounded: northeasterly by a portion of lots 4 921 490 and 4 921 491, measuring along said boundary three hundred and eight metres and ninety-one hundredths (308.91 m) on a bearing of 137°11'59", northeasterly, through a portion of lot 3 527 127, measuring along said limit five metres and forty-five hundredths (5.45 m) on a bearing of 152°57'47", northeasterly, through a portion of lot 3 527 127, measuring along said limit sixteen metres and sixty hundredths (16.60 m) on a bearing of 157°38'00", northeasterly, through lot 3 527 27, measuring along said boundary sixteen metres and ninety-two hundredths (16.92 m) on a bearing of 152°03'57", northeasterly, by lot 3 527 127, measuring along said boundary sixty-four hundredths of a metre (0.64 m) on a bearing of 138°53'30", southwesterly, by lot 3 527 455, measuring along said

CENT QUATRE-VINGT-ONZE (4 921 491 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin nord du lot 4 921 491, bornée : vers le nord-est, par une partie du lot 4 921 060, mesurant le long de cette limite cent quatre-vingt-trois mètres et neuf centièmes (183,09 m) suivant une direction de 136°15'14", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 491, mesurant le long de cette limite soixante-six centièmes de mètre (0,66 m) suivant une direction de 221°21'53", vers le sud-ouest, par une partie du lot 4 921 491, mesurant le long de cette limite cinq mètres et quatre-vingt-un centièmes (5,81 m) suivant une direction de 299°06'13", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 491, mesurant le long de cette limite quatorze mètres et quatorze centièmes (14,14 m) suivant une direction de 211°34'56", vers le nord-est, par une partie du lot 4 921 491, mesurant le long de cette limite six mètres et quarante-huit centièmes (6,48 m) suivant une direction de 119°46'47", vers le sud-est, par une partie du lot 4 921 491, mesurant le long de cette limite trois mètres et vingt-neuf centièmes (3,29 m) suivant une direction de 210°36'37", vers le nord-est, par une partie du lot 4 921 491, mesurant le long de cette limite un mètre et quatre-vingt-dix-neuf centièmes (1,99 m) suivant une direction de 152°57'47", vers le sud-ouest, par une partie du lot 3 527 127, mesurant le long de cette limite cent quatre-vingt-dix mètres et quarante-cinq centièmes (190,45 m) suivant une direction de 317°11'33", vers le nord-ouest, par le lot 4 921 490, mesurant le long de cette limite quatorze mètres et quatre-vingt-trois centièmes (14,83 m) suivant une direction de 47°11'32".

SUPERFICIE : deux mille neuf cent cinquante-trois mètres carrés et trois dixièmes (2 953,3 m²)

PARCELLE 26 — Lot 3 527 127 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot TROIS MILLIONS CINQ CENT VINGT-SEPT MILLE CENT VINGT-SEPT (3 527 127 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commençant au coin nord du lot 3 527 127, bornée : vers le nord-est, par une partie des lots 4 921 490 et 4 921 491, mesurant le long de cette limite trois cent huit mètres et quatre-vingt-onze centièmes (308,91 m) suivant une direction de 137°11'59", vers le nord-est, par une partie du lot 3 527 127, mesurant le long de cette limite cinq mètres et quarante-cinq centièmes (5,45 m) suivant une direction de 152°57'47", vers le nord-est, par une partie du lot 3 527 127, mesurant le long de cette limite seize mètres et soixante centièmes (16,60 m) suivant une direction de 157°38'00", vers le nord-est, par le lot 3 527 127, mesurant le long de cette limite seize mètres et quatre-vingt-douze centièmes (16,92 m) suivant une direction de 152°03'57", vers le nord-est, par le lot 3 527 127, mesurant le long de cette limite soixante-quatre centièmes de mètre (0,64 m) suivant une direction de 138°53'30", vers le sud-ouest, par

boundary five metres and eleven hundredths (5.11 m) on a bearing of 287°18'13", southwesterly, through lots 3 527 330, 3 527 331 and 3 527 332, measuring along said boundary eighty-two metres and twenty-four hundredths (82.24 m) on a bearing of 316°49'59", northwesterly, through lot 3 527 333, measuring along said boundary six metres and nine hundredths (6.09 m) on a bearing of 46°46'06", southwesterly, through lots 3 527 333, 3 527 334, 3 527 335, 3 526 957, 3 527 336, 3 526 955, 3 526 954, 3 526 953, 3 526 952, 3 526 951, 3 526 950, 5 468 104, 5 468 103, 5 137 446 and 5 137 444, measuring along said boundary two hundred and fifty-nine metres and thirty-nine hundredths (259.39 m) on a bearing of 316°58'14", northwesterly, by a portion of lot 3 527 127, measuring along said limit nine metres and seventy-one hundredths (9.71 m) on a bearing of 44°10'41".

Containing an area of three thousand three hundred and ninety-eight square metres and three tenths (3 398.3 m²).

PARCEL 27 — Part of lot 5 468 103

One (1) parcel of land of irregular figure known and designated as a part of lot FIVE MILLION FOUR HUNDRED AND SIXTY-EIGHT THOUSAND ONE HUNDRED AND THREE (Pt. lot 5 468 103), of the cadastre of Quebec, registration division of Longueuil, bounded and described as follows:

Commencing at the north corner of lot 5 468 103, bounded : northeasterly, by a part of lot 3 527 127, measuring along said boundary fourteen metres and twenty-nine hundredths (14.29 m) on a bearing of 136°58'14", southeasterly, by lot 5 468 104, measuring along said boundary thirty-three metres and twenty hundredths (33.20 m) on a bearing of 227°25'45", southwesterly, by a part of lot 5 468 103, measuring along said limit thirteen metres and ninety-one hundredths (13.91 m) on a bearing of 317°16'10", northwesterly, by lot 5 137 446, measuring along said limit thirty-three metres and eleven hundredths (33.11 m) on a bearing of 46°46'05".

Containing an area of four hundred and sixty-six square metres and seven-tenths (466.7 m²).

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

The Western Chorus Frog (Great Lakes/St. Lawrence and Canadian Shield population), hereafter referred to as "the Western Chorus Frog," has been listed as threatened under Schedule 1 of the *Species at Risk Act* (SARA) since 2010. The population of Western Chorus Frog in Quebec

le lot 3 527 455, mesurant le long de cette limite cinq mètres et onze centièmes (5,11 m) suivant une direction de 287°18'13", vers le sud-ouest, par les lots 3 527 330, 3 527 331 et 3 527 332, mesurant le long de cette limite quatre-vingt-deux mètres et vingt-quatre centièmes (82,24 m) suivant une direction de 316°49'59", vers le nord-ouest, par le lot 3 527 333, mesurant le long de cette limite six mètres et neuf centièmes (6,09 m) suivant une direction de 46°46'06", vers le sud-ouest, par les lots 3 527 333, 3 527 334, 3 527 335, 3 526 957, 3 527 336, 3 526 955, 3 526 954, 3 526 953, 3 526 952, 3 526 951, 3 526 950, 5 468 104, 5 468 103, 5 137 446 et 5 137 444 mesurant le long de cette limite deux cent cinquante-neuf mètres et trente-neuf centièmes (259,39 m) suivant une direction de 316°58'14", vers le nord-ouest, par une partie du lot 3 527 127, mesurant le long de cette limite neuf mètres et soixante-et-onze centièmes (9,71 m) suivant une direction de 44°10'41".

SUPERFICIE : trois mille trois cent quatre-vingt-dix-huit mètres carrés et trois dixièmes (3 398,3 m²).

PARCELLE 27 — Lot 5 468 103 ptie

Une (1) parcelle de terrain de figure irrégulière connue et désignée comme étant une partie du lot CINQ MILLIONS QUATRE CENT SOIXANTE-HUIT MILLE CENT TROIS (5 468 103 ptie) du cadastre du Québec, circonscription foncière de Longueuil :

Commencant au coin nord du lot 5 468 103, bornée : vers le nord-est, par une partie du lot 3 527 127, mesurant le long de cette limite quatorze mètres et vingt-neuf centièmes (14,29 m) suivant une direction de 136°58'14", vers le sud-est, par le lot 5 468 104, mesurant le long de cette limite trente-trois mètres et vingt centièmes (33,20 m) suivant une direction de 227°25'45", vers le sud-ouest, par une partie du lot 5 468 103, mesurant le long de cette limite treize mètres et quatre-vingt-onze centièmes (13,91 m) suivant une direction de 317°16'10", vers le nord-ouest, par le lot 5 137 446, mesurant le long de cette limite trente-trois mètres et onze centièmes (33,11 m) suivant une direction de 46°46'05".

SUPERFICIE : quatre cent soixante-six mètres carrés et sept dixièmes (466,7 m²)

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

La rainette faux-grillon de l'Ouest, population des Grands Lacs/Saint-Laurent et du Bouclier canadien (ci-après appelée « la rainette faux-grillon de l'Ouest ») est inscrite comme menacée à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP), depuis 2010. La population de rainette

consists of several metapopulations and isolated populations in the regions of the Montérégie and Outaouais. Today, the Western Chorus Frog occupies only 10% of its historical range in the Montérégie region. Key threats to this species and its habitat include urban development, intensification of agricultural activities, and expansion and maintenance of linear infrastructures.

The Minister of the Environment concluded in November 2021 that ongoing and authorized urban development activities in Longueuil, Quebec, including the ongoing extension of Béliveau Boulevard and planned urban development, represented a threat to the recovery of the Western Chorus Frog. The Minister's conclusion was informed by a scientific threat assessment based on the best-available scientific information, which determined that the authorized development activities in Longueuil would result in a direct loss of up to 14.3% of critical habitat in Longueuil, and a loss of connectivity between the remaining local populations of the species. The areas of critical habitat remaining after such development are therefore unlikely to sustain the viability of the species in Longueuil in the long-term. Therefore, without immediate intervention, the objectives set out in the [Recovery Strategy for the Western Chorus Frog \(*Pseudacris triseriata*\), Great Lakes/St. Lawrence – Canadian Shield population, in Canada](#) are unlikely to be met. Under SARA, in situations where the Minister of the Environment is asked to consider threats to the destruction of a species' critical habitat and he is of the opinion that these threats affect its survival or recovery, he may recommend an emergency order to the Governor in Council (GIC).

As a result, pursuant to subsection 80(1) of SARA, the Minister of the Environment recommended to the GIC that an Emergency Order be made to address the threats to the Western Chorus Frog. The GIC accepted the Minister's recommendation and the *Emergency Order for the Protection of the Western Chorus Frog Great Lakes / St. Lawrence – Canadian Shield Population (Longueuil)* has been made.

Background

Canada's natural heritage is an integral part of its identity and history. In 1992, Canada signed and ratified the United Nations [Convention on Biological Diversity \(PDF\)](#) [the Convention]. The Convention is an international legal agreement between governments that was established to help ensure that biological diversity is conserved and used sustainably. The text of the Convention notes that the conservation of ecosystems and habitats is a "fundamental requirement for the conservation of biological diversity."

faux-grillon de l'Ouest au Québec se compose de plusieurs métapopulations et populations isolées dans les régions de la Montérégie et de l'Outaouais. Aujourd'hui, la rainette faux-grillon de l'Ouest n'occupe que 10 % de son aire de répartition historique en Montérégie. Les principales menaces auxquelles est exposée cette espèce et son habitat comprennent le développement urbain, l'intensification des activités agricoles et l'expansion et l'entretien des infrastructures linéaires.

Le ministre de l'Environnement a conclu en novembre 2021 que les activités de développement urbain en cours et autorisées à Longueuil, au Québec, y compris le prolongement en cours du boulevard Béliveau et le développement urbain prévu, représentaient une menace pour le rétablissement de la rainette faux-grillon de l'Ouest. La conclusion du ministre a été éclairée par une évaluation scientifique des menaces fondée sur la meilleure information scientifique disponible, qui a déterminé que les activités de développement autorisées à Longueuil entraîneraient une perte directe pouvant atteindre jusqu'à 14,3 % de l'habitat essentiel à Longueuil et une perte de connectivité entre les populations locales restantes de l'espèce. Les superficies d'habitat essentiel restantes après un tel développement sont donc peu susceptibles de soutenir la viabilité de l'espèce à Longueuil à long terme. Par conséquent, sans intervention immédiate, il est peu probable que les objectifs énoncés dans le [Programme de rétablissement de la rainette faux-grillon de l'ouest \(*Pseudacris triseriata*\), population des Grands Lacs/Saint-Laurent et du Bouclier canadien, au Canada](#) soient atteints. En vertu de la LEP, lorsqu'on demande au ministre de l'Environnement d'examiner les menaces de destruction de l'habitat essentiel d'une espèce et qu'il est d'avis que ces menaces affectent sa survie ou son rétablissement, il peut recommander la prise d'un décret d'urgence au gouverneur en conseil (GC).

Par conséquent, conformément au paragraphe 80(1) de la LEP, le ministre de l'Environnement a recommandé à la GC de prendre un décret d'urgence pour contrer les menaces auxquelles la rainette faux-grillon de l'Ouest est exposée. La GC a accepté la recommandation du ministre et le *Décret d'urgence visant la protection de la rainette faux-grillon de l'Ouest population des Grands Lacs / Saint-Laurent et du Bouclier canadien (Longueuil)* a été pris.

Contexte

Le patrimoine naturel du Canada fait partie intégrante de son identité et de son histoire. En 1992, le Canada a signé et ratifié la [Convention sur la diversité biologique \(PDF\)](#) [la Convention] des Nations Unies. La Convention est un accord juridique international entre les gouvernements qui a été établi pour aider à garantir que la diversité biologique est conservée et utilisée de manière durable. Le texte de la Convention note que la conservation des écosystèmes et des habitats est une « exigence fondamentale

Many years later, the loss of habitat is one of the greatest threats to biodiversity and species' persistence in the world today.¹ Protecting the habitat of species at risk is the key to their conservation, and to the preservation of biodiversity.

As a party to this Convention, Canada has developed a national strategy for the conservation of biological diversity, and federal legislation to protect species at risk. SARA was designed as a key tool for the conservation and protection of Canada's biological diversity. The purposes of SARA are to prevent wildlife species from becoming extirpated or extinct, to provide for the recovery of wildlife species that are extirpated, endangered or threatened, and to manage species of special concern to prevent them from becoming endangered or threatened.²

Once a species has been assessed as being at risk by the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC), it triggers a process under SARA consisting of the following steps: listing, recovery planning, protection, and monitoring and reporting. The Minister of the Environment has obligations at key steps of the SARA process. Notably, this includes the making of recommendations to the GIC for its decision for the listing of all species at risk, including aquatic species, and for the protection of the critical habitat of terrestrial species at risk. Once listed, individuals and their residences are protected on federal land throughout the country.

The protection of wildlife species is shared between the federal, provincial and territorial levels of government. The provinces and territories are responsible for leading recovery activities for terrestrial species, including amphibians, and non-migratory birds on provincial Crown lands and private lands. Provincial legislation or municipal bylaws may, to varying degrees, prohibit or regulate development activities that may threaten a species' critical habitat. However, SARA does enable the Minister of the Environment to make a recommendation to the GIC for an emergency order on both federal and

pour la conservation de la diversité biologique ». De nombreuses années plus tard, la perte d'habitat est l'une des plus grandes menaces pour la biodiversité et la persistance des espèces dans le monde aujourd'hui¹. La protection de l'habitat des espèces en péril est essentielle à leur conservation et à la préservation de la biodiversité.

En tant que partie à cette Convention, le Canada a élaboré une stratégie nationale pour la conservation de la diversité biologique et une loi fédérale pour protéger les espèces en péril. La LEP a été conçue à titre d'outil fondamental de conservation et de protection de la diversité biologique du Canada. Les objectifs de la LEP sont d'empêcher la disparition ou l'extinction d'espèces sauvages, d'assurer le rétablissement des espèces sauvages disparues, en voie de disparition ou menacées, et de gérer les espèces préoccupantes pour éviter qu'elles ne deviennent en voie de disparition ou menacées².

Lorsqu'une espèce a été évaluée comme étant en péril par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC), un processus est déclenché en vertu de la LEP comprenant les étapes suivantes : inscription, planification du rétablissement, protection, surveillance et rapport. Le ministre de l'Environnement a des obligations à des étapes clés du processus de la LEP. Notamment, la formulation de recommandations au gouverneur en conseil pour la prise de décision lorsqu'il s'agit de l'inscription de toutes les espèces en péril, y compris les espèces aquatiques, ainsi que pour la protection de l'habitat essentiel des espèces terrestres en péril. Une fois inscrits, les individus et leurs résidences sont protégés sur les terres domaniales dans tout le pays.

La protection des espèces sauvages est partagée entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Les provinces et les territoires sont chargés de diriger les activités de rétablissement des espèces terrestres, y compris les amphibiens, et des oiseaux non migrateurs sur les terres publiques provinciales et les terres privées. Les lois provinciales ou les règlements municipaux peuvent, à divers degrés, interdire ou réglementer les activités de développement qui peuvent menacer l'habitat essentiel d'une espèce. Toutefois, la LEP permet au ministre de l'Environnement de recommander au gouverneur en

¹ Newbold, T., et al. (2015). *Global effects of land use on local terrestrial biodiversity*. *Nature*, 520, 45–50.

² An extinct species is a wildlife species that no longer exists. SARA defines the following terms: an "extirpated species" as a wildlife species that no longer exists in the wild in Canada, but exists elsewhere in the wild; an "endangered species" as a wildlife species that is facing imminent extirpation or extinction; a "threatened species" as a wildlife species that is likely to become an endangered species if nothing is done to reverse the factors leading to its extirpation or extinction; a "species of special concern" as a wildlife species that may become a threatened or an endangered species because of a combination of biological characteristics and identified threats.

¹ Newbold, T., et al. (2015). *Global effects of land use on local terrestrial biodiversity*. *Nature*, 520, 45-50.

² Une espèce disparue est une espèce sauvage qui n'existe plus. La LEP définit les termes suivants : une « espèce disparue » comme une espèce sauvage qui n'existe plus à l'état sauvage au Canada, mais qui existe ailleurs dans la nature; une « espèce en voie de disparition » en tant qu'espèce sauvage menacée de disparition ou d'extinction imminente ; une « espèce menacée » en tant qu'espèce sauvage susceptible de devenir une espèce en voie de disparition si rien n'est fait pour inverser les facteurs menant à sa disparition ou à son extinction ; une « espèce préoccupante » en tant qu'espèce sauvage qui peut devenir une espèce menacée ou en voie de disparition en raison d'une combinaison de caractéristiques biologiques et de menaces identifiées.

non-federal lands to provide for the emergency protection of a listed wildlife species.

Cooperation with provinces and territories, indigenous organizations, individuals and landowners is essential if the SARA is to succeed in achieving the survival and recovery of species at risk. All parties may have information important to the survival and recovery of these species and exercise authorities or make decisions that have a direct effect on species at risk and their habitat, and therefore can affect the survival and recovery of these species. The provincial and territorial governments have indicated their commitment to protecting and recovering species at risk through their endorsement of the *Accord for the Protection of Species at Risk* in 1996. While Quebec is not a signatory to the Accord, the bilateral *Canada-Quebec agreement for the protection of species at risk in Quebec* was signed in 2012 between the two levels of government.

Western Chorus Frog

The Western Chorus Frog is an amphibian listed under SARA as threatened since 2010. At the provincial level, the Western Chorus Frog has been listed as vulnerable under the Quebec *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (LEMV) since 2001. The LEMV, in tandem with the *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* (LCMVF), prohibits the damage and destruction of Western Chorus Frog individuals in the egg form of the individual's life-cycle, and prohibits the capture and possession of other life stages of the species on non-federal land.

The species is a small frog that measures 2.5 cm in length and weighs about 1 g. This species is most recognized by the males' echoing melodic chorus (croaking) in the spring. Often compared to the sound of a fingernail being drawn along a metallic comb, the call of the male can resonate in favourable weather conditions almost a kilometre away.

The species is found in southern Ontario and southwestern Quebec, where it occupies a variety of lowland habitats with an open or discontinuous canopy (e.g. clearings, damp meadows, fallow lands, shrublands), where slight depressions in topography allow the formation of wetlands (e.g. marshes, swamps, ponds) that generally dry out in summer. Like all other frogs, the Western Chorus Frog requires both terrestrial and wetland habitats in close proximity. For breeding and tadpole development, it requires seasonally dry temporary ponds devoid of predators, such as fish and bigger frog species. The Western Chorus Frog is very rarely found in permanent ponds. The species hibernates in its terrestrial habitat, under rocks, dead trees or leaves, or in loose soil or animal burrows, even though these sites are sometimes flooded. The

conseil de prendre un décret d'urgence sur les terres domaniales et non domaniales afin d'assurer la protection d'urgence d'une espèce sauvage inscrite.

La coopération avec les provinces et les territoires, les organisations autochtones, les particuliers et les propriétaires fonciers est essentielle pour que la LEP réussisse à assurer la survie et le rétablissement des espèces en péril. Toutes les parties prenantes peuvent détenir des renseignements importants pour la survie et le rétablissement de ces espèces et exercer des pouvoirs ou prendre des décisions qui ont un effet direct sur les espèces en péril et leur habitat, et peuvent donc avoir une incidence sur la survie et le rétablissement de ces espèces. Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont indiqué leur engagement à protéger et à rétablir les espèces en péril en approuvant l'*Accord pour la protection des espèces en péril* en 1996. Bien que le Québec ne soit pas signataire de l'Accord, l'*Entente Canada-Québec pour la protection des espèces en péril au Québec* a été signée en 2012 entre les deux paliers de gouvernement.

Rainette faux-grillon de l'Ouest

La rainette faux-grillon de l'Ouest est un amphibien inscrit en vertu de la LEP comme espèce menacée depuis 2010. La rainette faux-grillon de l'Ouest est répertoriée au Québec comme une espèce faunique vulnérable en vertu de la *Loi sur les espèces menacées ou vulnérables* (LEMV) depuis 2001. La LEMV, en tandem avec la *Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune* (LCMVF), interdit les dommages et la destruction des individus de rainette faux-grillon de l'Ouest sous la forme d'œufs, et interdit la capture et la possession d'individus à d'autres stades de la vie de l'espèce sur les terres non domaniales.

L'espèce mesure 2,5 cm de long et pèse environ 1 g. Elle est surtout reconnue pour le chant mélodique (coassement) des mâles qui fait écho au printemps. Souvent comparé au bruit d'un ongle raclant l'extrémité d'un long peigne métallique, dans des conditions météorologiques favorables, le cri du mâle peut résonner à près d'un kilomètre de distance.

L'espèce se trouve dans le sud de l'Ontario et le sud-ouest du Québec, où elle occupe une variété d'habitats de plaine, avec une canopée ouverte ou discontinue (par exemple des clairières, des prés humides, des champs en jachère et des arbustaies), où de légères dépressions du relief favorisent la formation de milieux humides (par exemple marais, marécages, étangs) qui s'assèchent généralement en été. Comme toutes les autres grenouilles, la rainette faux-grillon de l'Ouest a besoin d'habitats terrestres et humides à proximité. Pour la reproduction et le développement des têtards, il faut des étangs temporaires saisonniers secs et dépourvus de prédateurs, tels que les poissons et les plus grandes espèces de grenouilles. La rainette faux-grillon de l'Ouest se trouve très rarement dans les étangs permanents. L'espèce hiberne dans son habitat

Western Chorus Frog population in Quebec consists of several metapopulations and isolated populations in the regions of the Montérégie and Outaouais.

Western Chorus Frog populations can be connected by migration to form larger units called metapopulations. A metapopulation structure is highly dependent on connectivity and, where it occurs, is a key element in maintaining genetic diversity and providing resilience from natural or anthropogenic (i.e. resulting from the influence of human beings) disturbances.

A recovery strategy, as mandated under SARA, sets recovery goals and objectives to stop or reverse the decline of a listed species. It describes the needs of the species, threats, critical habitat and activities likely to destroy the critical habitat. In 2015, Environment and Climate Change Canada published and posted on the Species at Risk Public Registry the [Recovery Strategy for the Western Chorus Frog \(*Pseudacris triseriata*\), Great Lakes/St. Lawrence – Canadian Shield population, in Canada](#), developed in coordination with the provinces of Ontario and Quebec, which partially identified the species' critical habitat. It also pointed to urban development, intensification of agricultural activities, and expansion and maintenance of linear infrastructures as the key threats to this species and its habitat. The Recovery Strategy for the Western Chorus Frog sets out two population and distribution objectives for the species:

- (1) Over the short-term (2015–2025): maintain the areas of occupied suitable habitat as well as the breeding population level within each local population and, where a metapopulation is present, maintain the connectivity among the local populations constituting the metapopulation; and
- (2) Over the long-term (2015–2035): ensure the viability of each local population and of metapopulations, where present, by increasing the areas of occupied suitable habitat, the breeding population level within each local population, as well as the connectivity among the local populations constituting a metapopulation. Also, where technically and biologically feasible, restore historical or extirpated local populations or create new habitats.

In its 2008 report, COSEWIC estimated a population loss of the Western Chorus Frog in Quebec of approximately 37% per decade between 1950 and 2008. Across Quebec, habitat trends showed a decrease in Western Chorus Frog

terrestre, sous des rochers, des arbres ou des feuilles mortes, ou dans des sols meubles ou des terriers d'animaux, même si ces sites sont parfois inondés. La population de rainette faux-grillon de l'Ouest au Québec est constituée de plusieurs métapopulations et populations isolées dans les régions de la Montérégie et de l'Outaouais.

Les populations de rainettes faux-grillons de l'Ouest peuvent être reliées par migration pour former des unités plus grandes appelées métapopulations. Une structure de métapopulation dépend fortement de la connectivité et, lorsqu'elle existe, est un élément clé pour maintenir la diversité génétique et fournir une résilience aux perturbations naturelles ou anthropiques (c'est-à-dire résultant de l'influence des êtres humains).

Un programme de rétablissement, tel qu'il est mandaté en vertu de la LEP, établit des buts et des objectifs de rétablissement pour cesser ou inverser le déclin d'une espèce inscrite. Il décrit les besoins de l'espèce, les menaces, l'habitat essentiel et les activités susceptibles de détruire l'habitat essentiel. En 2015, Environnement et Changement climatique Canada a publié et affiché dans le Registre public des espèces en péril le [Programme de rétablissement de la rainette faux-grillon de l'ouest \(*Pseudacris triseriata*\), population des Grands Lacs/Saint-Laurent et du Bouclier canadien, au Canada](#), élaboré en collaboration avec les provinces de l'Ontario et du Québec, et qui identifie partiellement l'habitat essentiel de l'espèce. Il identifie également le développement urbain, l'intensification des activités agricoles, et l'expansion et l'entretien des infrastructures linéaires, comme les principales menaces pour cette espèce et son habitat. Le programme de rétablissement de la rainette faux-grillon de l'Ouest énonce deux objectifs en matière de population et de répartition pour l'espèce :

- (1) À court terme (2015-2025) : maintenir les zones d'habitat convenable occupé, ainsi que le niveau de population reproductrice au sein de chaque population locale et, lorsqu'une métapopulation est présente, maintenir la connectivité entre les populations locales constituant la métapopulation;
- (2) Sur le long terme (2015-2035) : assurer la viabilité de chaque population locale et des métapopulations, le cas échéant, en augmentant les superficies d'habitat convenable occupé, le niveau de population reproductrice au sein de chaque population locale, ainsi que la connectivité entre les populations locales constituant une métapopulation. De plus, lorsque cela est techniquement et biologiquement possible, restaurer les populations locales historiques ou disparues ou créer de nouveaux habitats.

Dans son rapport de 2008, le COSEPAC a estimé une perte de population de rainettes faux-grillons de l'Ouest au Québec d'environ 37 % par décennie entre 1950 et 2008. Partout au Québec, les tendances en matière d'habitat ont

suitable habitat of 13.1% (11.5 km²) since the early 1990s. This total is based on declines of 7.4% (4.28 km²) between 1991 and 2014 in the Outaouais and 23.6% (7.26 km²) from 1992 to 2013 in the Montérégie.

Western Chorus Frog in Longueuil

The Western Chorus Frog metapopulation in Longueuil is an important metapopulation in Quebec, owing to the extent of the area it occupies and the number and quality of the breeding habitats it contains. As part of its 2021 threat assessment, Environment and Climate Change Canada concluded that in 2013, the critical habitat unit of the metapopulation in the Longueuil area included an estimated 549.73 hectares (ha) of suitable habitat for Western Chorus Frog. As of October 2021, approximately 12% (64.93 ha) of the habitat within the original critical habitat unit had been destroyed, reducing the area of suitable habitat within the critical habitat unit to 484.8 ha. From 1992 to 2021, 31.6% of suitable habitat has been lost. Maintaining the areas of occupied and connected suitable habitat is essential to achieving the population and distribution objectives identified in the recovery strategy.

Under Quebec's provincial laws, the province also has the authority to impose requirements on individual land-development activities likely to cause habitat destruction. For example, the province may impose enforceable conditions as part of authorization certificates under the *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) for individual land-development projects that impact wetlands, installation of waterworks and sewers.

Emergency Order in La Prairie (Quebec)

In 2016, the GIC made the *Emergency Order for the Protection of the Western Chorus Frog (Great Lakes / St. Lawrence – Canadian Shield Population)* in La Prairie, Quebec, to protect the Western Chorus Frog from threats resulting from authorized urban development. The purpose of that Emergency Order was to provide immediate protection to the Western Chorus Frog by preventing further loss or degradation of the habitat required for the La Prairie population's survival. The Order, still in effect, prohibits activities that may adversely affect or prevent recovery of the species. This area is approximately 2 km² of non-federal land, which is undeveloped or partially developed land in the municipalities of La Prairie, Candiac, and Saint-Philippe, suburbs outside of Montréal, Quebec.

Objective

The objective of the *Emergency Order for the Protection of the Western Chorus Frog Great Lakes / St. Lawrence – Canadian Shield Population (Longueuil)* is to provide

montré une diminution de l'habitat convenable de la rainette faux-grillon de l'Ouest de 13,1 % (11,5 km²) depuis le début des années 1990. Ce total est basé sur des baisses de 7,4 % (4,28 km²) entre 1991 et 2014 en Outaouais et de 23,6 % (7,26 km²) de 1992 à 2013 en Montérégie.

Rainette faux-grillon de l'Ouest à Longueuil

La métapopulation de rainette faux-grillon de l'Ouest à Longueuil est une métapopulation importante au Québec, en raison de l'étendue du territoire qu'elle occupe et du nombre et de la qualité des habitats de reproduction qu'elle contient. Dans le cadre de son évaluation des menaces de 2021, Environnement et Changement climatique Canada a conclu qu'en 2013, l'unité d'habitat essentiel de la métapopulation à Longueuil comprenait environ 549,73 hectares (ha) d'habitat convenable pour la rainette faux-grillon de l'Ouest. En date d'octobre 2021, environ 12 % (64,93 ha) de l'habitat dans l'unité d'habitat essentiel d'origine avaient été détruits, réduisant la superficie d'habitat convenable dans l'unité d'habitat essentiel à 484,8 ha. De 1992 à 2021, 31,6 % de l'habitat convenable a été perdu. Le maintien des zones d'habitat convenable occupées et connectées est essentiel pour atteindre les objectifs de population et de répartition identifiés dans le programme de rétablissement.

En vertu des lois provinciales du Québec, la province a également le pouvoir d'imposer des exigences sur les activités individuelles d'aménagement du territoire susceptibles de causer la destruction de l'habitat. Par exemple, la province peut imposer des conditions exécutoires dans le cadre des certificats d'autorisation en vertu de la *Loi sur la qualité de l'environnement* (LQE) pour les projets individuels d'aménagement ayant un impact sur les milieux humides, l'installation d'aqueduc et d'égout.

Décret d'urgence à La Prairie (Québec)

En 2016, le gouverneur en conseil a pris le *Décret d'urgence visant la protection de la rainette faux-grillon de l'Ouest (population des Grands Lacs / Saint-Laurent et du Bouclier canadien)* pour protéger la métapopulation à La Prairie, au Québec, des menaces résultant des aménagements urbains autorisés. L'objectif de ce décret d'urgence était d'assurer une protection immédiate à la rainette faux-grillon de l'Ouest en empêchant d'autres pertes ou dégradations de l'habitat nécessaire à la survie de la population de La Prairie. Le Décret, qui est toujours en vigueur, interdit les activités pouvant nuire à l'espèce ou à son rétablissement. Cette zone est d'environ 2 km² de terrains non domaniaux, non aménagés et partiellement aménagés, dans les municipalités de La Prairie, Candiac et Saint-Philippe, des banlieues à l'extérieur de Montréal, Québec.

Objectif

L'objectif du *Décret d'urgence visant la protection de la rainette faux-grillon de l'Ouest population des Grands Lacs / Saint-Laurent et du Bouclier canadien (Longueuil)*

protection to the Western Chorus Frog in Longueuil, Quebec, by addressing the threats to its recovery and protecting the habitat identified in the Emergency Order to stabilize the metapopulation and help the recovery of the species.

Description

The Emergency Order is designed to directly address the threats to the recovery of the metapopulation in Longueuil, Quebec, posed by urban development activities. The Order covers approximately 20 ha of habitat of the metapopulation in the municipality of Longueuil, portions of which are either under development or authorizations for the future development have been issued (please refer to the map provided below for further details). The Order contains a number of prohibitions that are meant to protect the critical habitat of the Western Chorus Frog.

The prohibitions contained in the Emergency Order apply on non-federal lands found in Longueuil, Quebec, in the following map (see Figure 1).

Figure 1: Map of the urban development zones

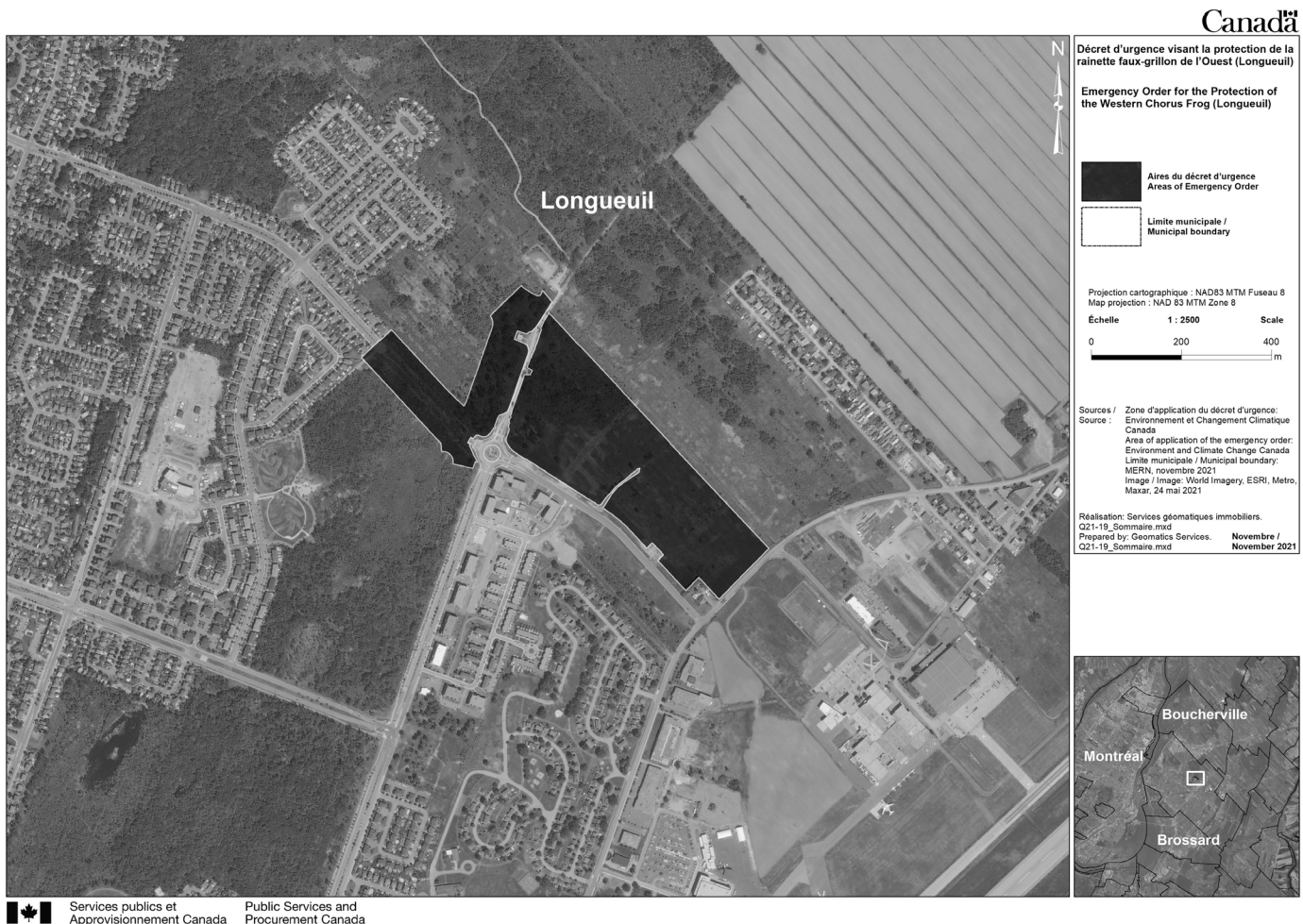
est d’assurer la protection de la rainette faux-grillon de l’Ouest à Longueuil, au Québec, en s’attaquant aux menaces à son rétablissement, et en protégeant l’habitat identifié dans le décret d’urgence, afin de stabiliser la métapopulation et d’aider au rétablissement de l’espèce.

Description

Le Décret d’urgence est conçu pour répondre directement aux menaces du rétablissement de la métapopulation à Longueuil, au Québec, posées par les activités de développement urbain. Le Décret couvre environ 20 ha d’habitat de la métapopulation à Longueuil, dont des portions sont soit en développement ou pour lesquelles des autorisations d’aménagement futur ont été émises (veuillez vous référer à la carte ci-dessous pour plus de détails). Le Décret contient un certain nombre d’interdictions visant à protéger l’habitat essentiel de la rainette faux-grillon de l’Ouest.

Les interdictions énoncées dans le Décret s’appliquent aux terres non domaniales situées à Longueuil, au Québec, présentées sur la carte qui suit (voir figure 1).

Figure 1 : Carte de la zone de développement urbain



It is prohibited to

- a. dig, remove, compact or plow the soil;
- b. remove, prune, mow, damage, destroy or introduce any vegetation, such as a tree, shrub or plant;
- c. drain or flood the ground;
- d. alter surface water in any manner, including by altering its flow rate, its volume or the direction of its flow;
- e. install or construct, or perform any maintenance work on any infrastructure;
- f. use a vehicle, including a vehicle propelled by muscular power, anywhere other than on a road or paved path;
- g. install or construct any structure or barrier that impedes the circulation, dispersal or migration of the Western Chorus Frog;
- h. deposit, discharge, dump or immerse any material or substance, including snow, gravel, sand, soil, construction material, garbage, greywater or swimming pool water; and
- i. use or apply a fertilizer, as defined in section 2 of the *Fertilizers Act*, or a pest control product, as defined in section 2 of the *Pest Control Products Act*.

The prohibitions do not apply to a person who is engaging in activities related to public safety or health that are authorized under provincial law. Contravention of the prohibitions under the Emergency Order is considered an offence under SARA.

Regulatory development

Consultation

The environment is a shared jurisdiction between the federal government and the provinces and territories. The Department of the Environment values the existing relationships and collaboration between the federal government and provincial/territorial governments, Indigenous peoples, and stakeholders.

In 2015, following the Minister of the Environment's decision to recommend to the GIC that an Emergency Order be issued for the protection of the Western Chorus Frog in La Prairie, the Department of the Environment established a working group with the responsible provincial ministries to identify avenues for joint action by the governments of Quebec and Canada for the protection and

Il est interdit de :

- a. creuser, retirer, tasser ou labourer la terre;
- b. enlever, tailler, tondre, endommager, détruire ou introduire toute végétation, notamment des arbres, des arbustes ou des plantes;
- c. drainer ou ennoyer le sol;
- d. altérer de quelque façon que ce soit les eaux de surface, notamment modifier leur débit, leur volume ou le sens de leur écoulement;
- e. installer ou construire une infrastructure ou procéder à toute forme d'entretien d'une infrastructure;
- f. circuler avec un véhicule, notamment un véhicule qui demande une force musculaire, ailleurs que sur la route ou les sentiers pavés;
- g. installer ou construire des ouvrages ou des barrières qui font obstacle à la circulation, à la dispersion ou à la migration de la rainette faux-grillon de l'Ouest;
- h. verser, rejeter, déposer ou immerger toute matière ou substance, notamment de la neige, du gravier, du sable, de la terre, des matériaux de construction, des déchets, des eaux grises ou des eaux de piscine;
- i. utiliser ou épandre tout engrais au sens de l'article 2 de la *Loi sur les engrais* ou tout produit antiparasitaire au sens de l'article 2 de la *Loi sur les produits antiparasitaires*.

Les interdictions ne s'appliquent pas aux personnes exerçant des activités en matière de sécurité ou de santé publiques autorisées sous le régime du droit provincial. La violation des interdictions prévues par le Décret d'urgence est considérée comme une infraction à la LEP.

Élaboration de la réglementation

Consultation

L'environnement est une compétence partagée entre le gouvernement fédéral et les provinces et territoires. Le ministère de l'Environnement valorise les relations et la collaboration existantes entre le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux, les peuples autochtones et les intervenants.

En 2015, à la suite de la décision du ministre de l'Environnement de recommander au gouverneur en conseil la prise d'un décret d'urgence pour la protection de la rainette faux-grillon de l'Ouest à La Prairie, le ministère de l'Environnement a établi un groupe de travail avec les ministères provinciaux responsables, pour identifier des avenues pour une action conjointe entre les

recovery of terrestrial species at risk, including the Western Chorus Frog.

In response to a request from the Department of the Environment, the ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques and the ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs of Quebec provided the scientific and technical information they deemed relevant to support the completion of the federal Western Chorus Frog threat assessment in Longueuil, Quebec. This threat assessment was the basis for the Minister of the Environment's determination that a recommendation to the GIC for an emergency order was warranted to protect the species. Ongoing collaboration with the Government of Quebec will be essential to ensure that additional measures are in place to support the recovery of the species.

Information to support the threat assessment was also provided by the Société pour la nature et les parcs du Canada and the Centre québécois du droit de l'environnement. For a number of years, these two organizations have been committed to ensuring the protection of the Western Chorus Frog and its critical habitat in the Montérégie region.

Due to the urgent threats posed by the completion of the road development and the associated urban development, exhaustive consultations on this Emergency Order were not possible. At the time of the making of the Order, the Department's approach was to notify impacted landowners in Longueuil, advising them of the prohibitions. The Department will continue to engage with relevant parties to support the protection of the species.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

Section 35 of the *Constitution Act, 1982* recognizes and affirms aboriginal and treaty rights of Indigenous peoples of Canada, including rights related to activities, practices, and traditions of Indigenous peoples that are integral to their distinctive culture. As required by the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an assessment of modern treaty implications was conducted on the proposal. The assessment found no modern treaty implications given the location of the species and no Indigenous groups with modern treaties in the area.

The area subject to the Emergency Order is not within any reserve lands. However, it is within the traditional territory of Mohawk Nation, with the nearest reserve being approximately 20 km from the area subject to the Order. The Department of the Environment sent letters to the First Nations of Akwesasne, Kanasatake, and Kahnawake

gouvernements du Québec et du Canada, pour la protection et le rétablissement des espèces terrestres en péril, dont la rainette faux-grillon de l'Ouest.

En réponse à une demande du ministère de l'Environnement, le ministère de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques et le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs du Québec ont fourni les renseignements scientifiques et techniques qu'ils jugeaient pertinents pour appuyer l'achèvement de l'évaluation fédérale des menaces contre la rainette faux-grillon de l'Ouest à Longueuil, au Québec. Cette évaluation des menaces a servi de fondement à la décision du ministre de l'Environnement fédéral de recommander au gouverneur en conseil la prise d'un décret d'urgence pour protéger l'espèce. Une collaboration continue avec le gouvernement du Québec sera essentielle pour faire en sorte que des mesures supplémentaires sont en place pour soutenir le rétablissement de l'espèce.

Des informations à l'appui de l'évaluation des menaces ont également été fournies par la Société pour la nature et les parcs du Canada et le Centre québécois du droit de l'environnement. Depuis plusieurs années, ces deux organismes se sont engagés à assurer la protection de la rainette faux-grillon de l'Ouest et de son habitat essentiel en Montérégie.

En raison des menaces urgentes posées par l'achèvement de l'aménagement routier et du développement urbain associé, des consultations exhaustives sur ce décret d'urgence n'étaient pas possibles. Au moment de la prise du Décret, l'approche du Ministère était d'aviser les propriétaires fonciers touchés à Longueuil, à propos des interdictions. Le Ministère continuera de collaborer avec les parties concernées pour soutenir la protection de l'espèce.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

L'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982* reconnaît et affirme les droits ancestraux et issus de traités des peuples autochtones du Canada, y compris les droits liés aux activités, pratiques et traditions des peuples autochtones qui font partie intégrante de leur culture distinctive. Comme l'exige la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une évaluation des répercussions des traités modernes a été menée sur la proposition. L'évaluation n'a trouvé aucune incidence sur les traités modernes étant donné l'emplacement de l'espèce et aucun groupe autochtone avec des traités modernes dans la région.

La zone visée par le Décret d'urgence ne se trouve pas dans aucune terre de réserve. Cependant, elle se trouve sur le territoire traditionnel de la nation Mohawk, la réserve la plus proche se trouvant à environ 20 km de la zone visée par le Décret. Le ministère a envoyé des lettres aux Premières Nations d'Akwesasne, de Kanasatake et de

to inform them of the decision of the Minister of the Environment to recommend the Order. Discussions will continue with the First Nations throughout the implementation of the Emergency Order. There are no other anticipated impacts on Indigenous groups related to the Order.

Instrument choice

The Department of the Environment assessed several options to address the destruction of the critical habitat of the Western Chorus Frog in Longueuil, which are explained below.

Baseline scenario (status quo)

Under this approach, the Minister of the Environment would not undertake any specific actions to address the threats posed by urban development activities to the Western Chorus Frog metapopulation in the Longueuil area.

The City of Longueuil and the Province of Quebec would be responsible for addressing the threats and preventing additional destruction of the critical habitat. Without immediate action on their part, the risk of additional habitat destruction would be high.

Collaborative, non-regulatory approach

This approach would consist of a collaborative, stewardship-based approach, and no regulatory action would be taken in the near term. Negotiations would be undertaken with various partners, including the Province of Quebec, the City of Longueuil, environmental non-governmental organizations, and landowners with the objective of securing longer-term protections for the Western Chorus Frog metapopulation in the Longueuil area within a prescribed time period.

Mechanisms to report on progress would be built in, and the Minister of the Environment could consider exercising his regulatory authorities should negotiations not result in tangible conservation outcomes.

This approach could result in benefits for the species in the long-term, but the risk of additional habitat destruction would remain high if partners did not take action to address immediate threats.

Emergency Order under subsection 80(1) of SARA

The Minister would exercise his authority under subsection 80(1) of SARA to recommend to the GIC the making of an Emergency Order to provide for the protection of the Western Chorus Frog. The Order would address the

Kahnawake pour les informer de la décision du ministre de recommander la prise du Décret. Les discussions se poursuivront avec les Premières Nations pendant toute la durée de la mise en œuvre du Décret d'urgence. Il n'y a pas d'autres impacts prévus sur les groupes autochtones liés au Décret.

Choix de l'instrument

Le ministère de l'Environnement a évalué plusieurs options pour faire face à la destruction de l'habitat essentiel de la rainette faux-grillon de l'Ouest à Longueuil. Elles sont expliquées ci-dessous.

Scénario de base (statu quo)

Selon cette approche, le ministre de l'Environnement n'entreprendrait aucune action particulière pour contrer les menaces posées par les activités de développement urbain à la métapopulation de rainettes faux-grillons de l'Ouest à Longueuil.

La Ville de Longueuil et la Province de Québec seraient chargées de contrer les menaces et d'empêcher une destruction supplémentaire de l'habitat essentiel. Sans action immédiate de leur part, le risque de destruction supplémentaire de l'habitat serait élevé.

Approche collaborative et non réglementaire

Cette approche consisterait en une approche collaborative, fondée sur l'intendance, où aucune mesure réglementaire ne serait prise à court terme. Des négociations seraient entreprises avec divers partenaires, dont la Province de Québec, la Ville de Longueuil, des organisations non gouvernementales environnementales et des propriétaires fonciers, dans le but d'assurer des protections à plus long terme pour la métapopulation de rainette faux-grillon de l'Ouest à Longueuil, dans un délai prescrit.

Des mécanismes pour rendre compte des progrès seraient intégrés, et le ministre de l'Environnement fédéral pourrait envisager d'exercer ses pouvoirs de réglementation si les négociations n'aboutissaient pas à des résultats tangibles en matière de conservation.

Cette approche pourrait entraîner des avantages pour l'espèce à long terme, mais le risque de destruction supplémentaire de l'habitat resterait élevé si les partenaires ne prenaient pas de mesures pour faire face aux menaces immédiates.

Décret d'urgence en vertu du paragraphe 80(1) de la LEP

Le ministre de l'Environnement fédéral exercerait son pouvoir en vertu du paragraphe 80(1) de la LEP de recommander au gouverneur en conseil la prise d'un décret d'urgence pour assurer la protection de la rainette faux-grillon

threats to the Western Chorus Frog posed by urban development activities in the Longueuil area.

No specific actions would be undertaken to secure additional commitments or actions from the City of Longueuil or the Province of Quebec. This approach would address the most immediate threats of future habitat destruction through the Emergency Order, but would not support the implementation of longer-term conservation measures by the province and the city, which are needed to ensure the recovery of the species.

Emergency Order under subsection 80(1) of SARA combined with collaborative measures with partners

The Minister would exercise his authority under subsection 80(1) of SARA to recommend to the GIC the making of an Emergency Order to provide for the protection of the Western Chorus Frog. The Order would address the threats to the Western Chorus Frog posed by urban development activities in the Longueuil area.

In addition, negotiations would be undertaken with various partners, including the Province of Quebec, the City of Longueuil, environmental non-governmental organizations, and landowners with the objective of securing longer-term protections for the Western Chorus Frog metapopulation in the Longueuil area within a prescribed time period. Mechanisms to report on progress would be built in.

This approach, consisting of a combination of instrument choices, was identified as the most viable option, as it provides for both prompt action to address the threats to the critical habitat of the species, while supporting collaboration with partners that would ensure the implementation of longer-term conservation measures.

Regulatory analysis

Benefits and costs

This cost-benefit analysis discusses quantitative and qualitative incremental impacts of the Emergency Order from a societal perspective. The analysis begins with a qualitative discussion of the benefits of the Order, followed by an estimation of the main incremental costs.

Analytical framework

Incremental impacts are defined as the difference between the baseline scenario and the policy scenario.

de l'Ouest. Le Décret traiterai des menaces pour la rainette faux-grillon de l'Ouest posées par les activités de développement urbain dans la région de Longueuil.

Aucune action particulière ne serait entreprise pour obtenir des engagements ou des actions supplémentaires de la Ville de Longueuil ou de la Province de Québec. Cette approche aborderai les menaces les plus immédiates de destruction future de l'habitat par le biais du Décret d'urgence, mais ne soutiendrait pas la mise en œuvre de mesures de conservation à plus long terme par la province et la ville, qui sont nécessaires pour assurer le rétablissement de l'espèce.

Décret d'urgence en vertu du paragraphe 80(1) de la LEP, combiné à des mesures de collaboration avec les partenaires

Le ministre de l'Environnement fédéral exercerait son pouvoir en vertu du paragraphe 80(1) de la LEP de recommander au gouverneur en conseil la prise d'un décret d'urgence pour assurer la protection de la rainette faux-grillon de l'Ouest. Le Décret traiterai des menaces pour la rainette faux-grillon de l'Ouest posées par les activités de développement urbain dans la région de Longueuil.

De plus, des négociations seraient entreprises avec divers partenaires, dont la Province de Québec, la Ville de Longueuil, des organisations non gouvernementales environnementales et des propriétaires fonciers dans le but d'assurer des protections à plus long terme pour la métapopulation de rainettes faux-grillons de l'Ouest à Longueuil, à l'intérieur d'un délai prescrit. Des mécanismes pour rendre compte des progrès seraient intégrés.

Cette approche, consistant en une combinaison de choix d'instruments, a été identifiée comme l'option la plus viable puisqu'elle pourrait permettre à la fois une action rapide pour faire face aux menaces pesant sur l'habitat essentiel de l'espèce, tout en soutenant la collaboration avec des partenaires qui assureraient la mise en œuvre de mesures de conservation à plus long terme.

Analyse de la réglementation

Coûts et avantages

Cette analyse des coûts et des avantages traite des impacts différentiels quantitatifs et qualitatifs du Décret d'urgence d'un point de vue sociétal. L'analyse commence par une discussion qualitative des avantages du Décret d'urgence, suivie d'une estimation des principaux coûts différentiels.

Cadre analytique

Les impacts différentiels sont définis comme les différences entre le scénario de base et le scénario politique.

The baseline scenario refers to the existing development in the area of interest that would occur without the Emergency Order in place. This includes the completion of the 300-metre extension of Béliveau Boulevard, as well as the possibility for development on parcels of land which received authorization certificates from the provincial government.

The policy scenario refers to the situation in which the Emergency Order is implemented. As illustrated in the map provided in the Description section, the scope of the Order would cover portions of land located in the municipality of Longueuil (collectively referred to as the “area of interest”). This area of interest would be subject to prohibitions to prevent the destruction of the critical habitat. The Béliveau Boulevard extension would not be completed unless the municipality applies for and is granted a permit under SARA. Other land parcels in the area of interest would face restrictions on future development. In addition, the Order may impose restrictions on some ongoing activities (e.g. infrastructure maintenance, vegetation control, etc.) and/or may require a SARA permit.

An analytical period of 10 years (2021–2030) was selected for the quantitative analysis; however, all the monetized impacts (with the exception of government costs) are expected to materialize as soon as the Emergency Order comes into force. All monetary values are in 2021 Canadian dollars.

Best available information was used to conduct the analysis. However, given the emergency nature of the Order, the cost estimates are based on broad assumptions and limited data, and should be considered as indicative and preliminary.

Benefits

Although the benefits associated with the continued existence of the species cannot be attributed to the Emergency Order alone, some information about the value of the species overall is provided below for context.

Facilitating the recovery of a given species, like the Western Chorus Frog, contributes to overall biodiversity, the maintenance of which is essential for healthy ecosystems, human health, prosperity, and well-being. More diverse ecosystems are generally more stable and better equipped to withstand change, and thus the goods and services they provide to society are also more stable over time. The presence of the Western Chorus Frog is an [indicator](#) of the overall health of both aquatic and terrestrial ecosystems, as it uses both aquatic and terrestrial habitats at different

Le scénario de base se réfère au développement existant dans la zone d'intérêt qui se produirait sans la prise du Décret d'urgence. Cela comprend le parachèvement du prolongement de 300 mètres du boulevard Béliveau, ainsi que la possibilité d'aménagement sur des parcelles de terrain ayant reçu des certificats d'autorisation du gouvernement provincial.

Le scénario politique se réfère à la situation où le Décret d'urgence est mis en œuvre. Tel qu'il est illustré dans la carte qui apparaît à la section Description du présent document, la portée du Décret d'urgence couvrirait des portions de terrain situées dans la municipalité de Longueuil (collectivement désignées comme la « zone d'intérêt »). Cette zone d'intérêt ferait l'objet d'interdictions pour empêcher la destruction de l'habitat essentiel. Le prolongement du boulevard Béliveau ne serait pas complété à moins que la municipalité ne demande et obtienne un permis en vertu de la LEP. D'autres parcelles de terrain dans la zone d'intérêt feraient face à des restrictions quant au développement futur. De plus, le Décret d'urgence pourrait imposer des restrictions sur certaines activités en cours (par exemple l'entretien d'infrastructures, le contrôle de la végétation, etc.) et pourrait exiger un permis émis en vertu de la LEP.

Une période analytique de 10 ans (2021-2030) est retenue pour l'analyse quantitative; cependant, tous les impacts monétisés (à l'exception des coûts gouvernementaux) devraient se matérialiser dès l'entrée en vigueur du Décret d'urgence. Toutes les valeurs monétaires sont en dollars canadiens de 2021.

Les meilleures informations disponibles ont été utilisées pour effectuer l'analyse. Cependant, étant donné la nature urgente du Décret, les estimations de coûts sont basées sur des hypothèses générales et des données limitées. Elles doivent être considérées comme indicatives et préliminaires.

Avantages

Bien que les avantages associés à l'existence à long terme de l'espèce ne puissent être attribués au Décret d'urgence uniquement, certains renseignements sur la valeur globale de l'espèce sont fournis ci-dessous pour expliquer le contexte.

Faciliter le rétablissement d'une espèce en particulier, comme c'est le cas pour la rainette faux-grillon de l'Ouest, contribue à la biodiversité globale, dont le maintien est essentiel à la santé des écosystèmes, la santé humaine, la prospérité et le bien-être. Des écosystèmes plus diversifiés sont généralement plus stables et mieux équipés pour résister au changement, et les biens et services qu'ils procurent à la société sont donc plus stables au fil du temps. La présence de la rainette faux-grillon de l'Ouest est un [indicateur](#) de la santé globale des écosystèmes aquatiques

life stages.³ As well, the species may serve as an indicator with regards to future research on changes in landscape and climate patterns. In terms of global biodiversity, amphibians are the most threatened and rapidly declining vertebrate group.

The critical habitat subject to the Emergency Order will consist mostly of wetlands and other vegetated land covers. Primary wetland types in the area include forested peatland, marsh and swamp. The Order will contribute not only to the recovery of the species, but also to the preservation of a variety of ecological functions provided by these ecosystems, such as carbon storage, flood protection, and water filtration. The Order is also expected to protect the habitat of additional species using the area of interest.

In general, Canadians value natural assets, including species at risk, and many people derive well-being from simply knowing that a species exists now, and/or for future generations. People also enjoy listening to the distinctive sounds made by the Western Chorus Frog in the wild. Although no quantitative estimates of the existence value of the Western Chorus Frog are available, studies on other at-risk species indicate that society does place substantial value on vulnerable species.⁴ There has also been research demonstrating the value that people place on preserving biodiversity and the natural environment (including wetlands) across the Quebec province, and the Greater Montréal ecological region specifically.⁵

A decision about whether to take action to prevent a species from becoming extinct involves several issues regarding uncertainty and irreversibility. In particular, the potential irreversibility of a decision to not protect creates an imbalance in the cost of making a “wrong” decision. In other words, a decision against protection where the

et terrestres, car l’espèce utilise des habitats aquatiques et terrestres à différents stades de sa vie³. De plus, l’espèce peut servir d’indicateur en ce qui concerne les recherches futures sur les changements dans le paysage et les modèles climatiques. En termes de biodiversité mondiale, les amphibiens sont le groupe de vertébrés le plus menacé et le plus en déclin rapide.

L’habitat essentiel visé par le Décret d’urgence sera principalement constitué de terres humides et d’autres couvertures végétales. Les principaux types de terres humides de la région comprennent les tourbières boisées, les marais et les marécages. Le Décret d’urgence contribuera non seulement au rétablissement de l’espèce, mais également à la préservation d’une variété de fonctions écologiques fournies par ces écosystèmes, telles que le stockage du carbone, la protection contre les inondations et la filtration de l’eau. Le Décret devrait également protéger l’habitat d’autres espèces utilisant la zone d’intérêt.

En général, les Canadiens apprécient les actifs naturels, y compris les espèces en péril. De nombreuses personnes tirent du bien-être du simple fait de savoir qu’une espèce existe maintenant et pour les générations futures. Les gens aiment également écouter les sons distinctifs émis par la rainette faux-grillon de l’Ouest dans la nature. Bien qu’aucune estimation quantitative de la valeur d’existence de la rainette faux-grillon de l’Ouest soit disponible, des études sur d’autres espèces en péril indiquent que la société accorde une valeur substantielle aux espèces vulnérables⁴. Des recherches ont également été menées pour démontrer la valeur accordée à la préservation de la biodiversité et de l’environnement naturel (incluant les milieux humides) à travers la province de Québec, et la région écologique du Grand Montréal en particulier⁵.

La décision d’intervenir pour empêcher l’extinction d’une espèce implique plusieurs problèmes d’incertitude et d’irréversibilité. En particulier, l’irréversibilité potentielle d’une décision de ne pas protéger une espèce crée un déséquilibre référant au coût d’une « mauvaise » décision. En d’autres termes, une décision contre la protection d’une

³ COSEWIC. 2008. *COSEWIC Assessment and Update Status Report on the Western Chorus Frog *Pseudacris triseriata* in Canada – Carolinian population – Great Lakes/St. Lawrence – Canadian Shield population*. Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada. Ottawa. vii + 47 pp.

⁴ Jacobsen J.B., Boiesen J.H., Thorsen B.J., and Strange N. 2008. *What’s in a Name? The Use of Quantitative Measures vs. ‘Iconized’ Species When Valuing Biodiversity*. Environmental Resource Economics. 39: 247–263; and Richardson L. and Loomis J. 2009. *The Total Economic Value of Threatened, Endangered and Rare Species: An Updated Meta-Analysis*. Ecological Economics 68: 1536–1538.

⁵ He J., Dupras J., and Poder T.G. 2017. *The value of wetlands in Quebec: a comparison between contingent valuation and choice experiment*, Journal of Environmental Economics and Policy, 6:1, pp. 51–78, and Poder T., Dupras J., Fetue F., and He J. 2015. *La valeur économique de la ceinture et trame bleue du Grand Montréal. La contribution des écosystèmes aquatiques à la qualité de vie des communautés*.

³ COSEPAC 2008. *Évaluation et Rapport de situation du COSEPAC sur la Rainette faux-grillon de l’ouest *Pseudacris triseriata* au Canada – population carolinienne – population des Grands Lacs et Saint-Laurent et du Bouclier canadien*. Comité sur la situation des espèces en péril au Canada. Ottawa. vii + 47 p.

⁴ Jacobsen J.B., Boiesen J.H., Thorsen B.J., and Strange N. 2008. *What’s in a Name? The Use of Quantitative Measures vs. ‘Iconized’ Species When Valuing Biodiversity*. Environmental Resource Economics. 39: 247–263; Richardson L. et Loomis J. 2009. *The Total Economic Value of Threatened, Endangered and Rare Species: An Updated Meta-Analysis*. Ecological Economics 68: 1536–1538.

⁵ He J., Dupras J., et Poder T.G. 2017. *The value of wetlands in Quebec: a comparison between contingent valuation and choice experiment*, Journal of Environmental Economics and Policy, 6:1, pp. 51–78, et Poder T., Dupras J., Fetue F., et He J. 2015. *La valeur économique de la ceinture et trame bleue du Grand Montréal. La contribution des écosystèmes aquatiques à la qualité de vie des communautés*.

species is ultimately lost cannot be reversed, whereas a decision to protect could be reversed in the future. Economic theory suggests there is a benefit to erring on the side of reducing an irreversible error.⁶

Costs

The main costs of the Emergency Order are associated with the change in the value of the land resulting from the Order and the lost “usefulness” of certain infrastructure already built (i.e. flood sewers and other utilities under the Béliveau Boulevard extension). The Order implicates seven landowners in total: four developers, two private landowners, and the municipality of Longueuil.

Change in land value

The Emergency Order will prohibit land conversion and the construction of infrastructure on, above and below ground within the area of interest. Consequently, the Order will prevent the completion of the Béliveau Boulevard extension (unless a permit can be attained) and the potential development of other parcels that have received authorization certifications from the provincial government.

This analysis considers the estimated change in land value as a proxy for the societal loss associated with the planned development. In general, in the given context, completely undeveloped or “raw” land typically has a lower value than land that is ready for development (e.g. cleared land, all permits/zoning in place, services planned).

Empirical findings suggest that a critical habitat designation under the U.S. *Endangered Species Act* may significantly affect the value of vacant lands within urban growth boundaries, resulting in a depreciation ranging between 48% and 99%.⁷ An Emergency Order represents a more prohibitive measure than a critical habitat designation and would therefore likely result in a depreciation closer to the higher end of that spectrum. Despite the potentially significant depreciation of the value of the lands affected by the Order, a portion of this value could be recuperated via existing mechanisms, such as tax benefits resulting from land donated under the [Ecological Gifts Program](#). In addition, if the Order were to be lifted in the future, landowners would be able to re-engage in development

espèce qui mènerait à sa disparition au final ne peut pas être annulée, alors qu’une décision de protéger une espèce pourrait être révoquée à l’avenir. La théorie économique suggère qu’il y a un avantage à « pêcher par excès » afin de réduire les risques associés à une erreur irréversible⁶.

Coûts

Les principaux coûts du Décret sont liés à la variation de la valeur du terrain résultant du Décret et à la perte de « l’utilité » de certaines infrastructures déjà construites (c’est-à-dire égouts de crue et autres services publics sous le prolongement du boulevard Béliveau). Le Décret concerne sept propriétaires au total : quatre promoteurs, deux propriétaires privés et la municipalité de Longueuil.

Modification de la valeur du terrain

Le Décret interdira la conversion des terres et la construction d’infrastructures, sur, au-dessus et au-dessous du sol, dans la zone d’intérêt. Par conséquent, le Décret empêchera l’achèvement du prolongement du boulevard Béliveau (à moins qu’un permis ne puisse être obtenu) et le développement potentiel d’autres parcelles ayant reçu des certificats d’autorisation du gouvernement provincial.

L’analyse des coûts et des avantages actuelle considère le changement estimé de la valeur du terrain comme indicateur de la perte sociétale associée au développement prévu. En général, les terres complètement non aménagées ou « brutes » ont généralement une valeur inférieure à celle des terres prêtes à être aménagées (par exemple les terres défrichées, avec des permis / zonages en place, des services prévus).

Les résultats empiriques suggèrent qu’une désignation d’habitat essentiel en vertu de l’*Endangered Species Act* des États-Unis peut affecter de manière significative la valeur des terres vacantes dans les limites de la croissance urbaine, entraînant une dépréciation comprise entre 48 % et 99 %⁷. Un décret d’urgence représente une mesure plus prohibitive que la désignation d’habitat essentiel et entraînerait donc probablement une dépréciation plus proche de l’extrémité supérieure de ce spectre. Malgré la dépréciation potentiellement importante de la valeur des terrains touchés par le Décret, une partie de cette valeur pourrait être récupérée via des mécanismes existants, tels que les avantages fiscaux résultant des dons de terrains dans le cadre du [Programme de dons écologiques](#). De

⁶ Arrow, K.J. and Fisher, A.C. (1974). Environmental Preservation, Uncertainty, and Irreversibility. *The Quarterly Journal of Economics*, 88(2), 312–319.

⁷ Auffhammer, M., M. Oren and D. L. Sunding (2009). *The economic impact of critical habitat designation: Evidence from the market for vacant land*. Submitted to the *Journal of Law & Economics*, and Auffhammer, M., Duru M., Rubin E., and Sunding D.L. 2020. *The Economic Impact of Critical-Habitat Designation: Evidence from Vacant-Land Transactions*. *Land Economics* 96(20), pp. 188–206.

⁶ Arrow, K.J. et Fisher, A.C. (1974). Environmental Preservation, Uncertainty, and Irreversibility. *The Quarterly Journal of Economics*, 88(2), 312-319.

⁷ Auffhammer, M., M. Oren et D. L. Sunding (2009). *The economic impact of critical habitat designation: Evidence from the market for vacant land*. Soumis au *Journal of Law & Economics*, et Auffhammer, M., Duru M., Rubin E., et Sunding D.L. 2020. *The Economic Impact of Critical-Habitat Designation: Evidence from Vacant-Land Transactions*. *Land Economics* 96(20), pp. 188-206.

activities at that time. Therefore, a complete depreciation (100%) of the land value is unlikely. This analysis assumes that prohibiting the intended use of the land would result in an 85% to 95% depreciation of its value.

A scan of active sales of lots located within the critical habitat area and of other lots in the municipality of Longueuil with comparable characteristics (e.g. vacant land, non-serviced by utilities, residential zoning) revealed a price ranging between \$12 and \$16 per ft². Complementary data suggests that the sale of fully serviced lots in the southeastern outskirts of Montréal could reasonably range between \$35 and \$50 per ft². This analysis assumes a market value of \$12–\$16/ft² (\$129–\$172/m²) for undeveloped parcels of land not serviced by utilities (70% of the area of interest) and \$25–\$45/ft² (\$269–\$484/m²) for undeveloped parcels of land located alongside a road, which may be easier to service and develop given their relative proximity to existing utilities (30% of the area of interest). Additional investment spending (e.g. drainage, road entry, utilities) may still be required in order to service some portions of the land and bring it to a “development-ready” state. It should be noted that, given time constraints, no formal land value appraisal was performed, nor were landowners consulted to validate the market value or intended uses of the properties.

Under these broad assumptions, the market value of lands subject to the Emergency Order could potentially experience a depreciation ranging between \$30 and \$52 million.

Lost productivity of infrastructure investments

The infrastructure and servicing costs already incurred by the City of Longueuil for the extension of the Béliveau Boulevard will be rendered unproductive by an Emergency Order, unless the work could be finalized under a SARA permit application (which may require the city to implement additional mitigation measures). Based on public documentation of costs associated with construction of similar road projects and available evidence of work completed to date, the costs incurred so far could reasonably range between \$1.5 and \$2 million, out of the total allocated budget of \$2.6 million. Although some portion of this investment value would already be integrated in the value of the surrounding properties, the road was also likely to relieve dense traffic in the area, therefore providing a municipality-wide benefit that would not be fully reflected in the value of surrounding parcels.

plus, si le Décret était abrogé, les propriétaires fonciers seraient en mesure de reprendre des activités de développement à ce moment-là. Par conséquent, une dépréciation complète (100 %) de la valeur du terrain est peu probable. Cette analyse suppose que l'interdiction de l'utilisation prévue du terrain entraînerait une dépréciation de 85 % à 95 % de sa valeur.

Une analyse des ventes actives de lots situés dans la zone d'habitat essentiel et d'autres lots de la municipalité de Longueuil ayant des caractéristiques comparables (par exemple terrain vacant, non desservi par les services publics, zonage résidentiel) a révélé un prix variant entre 12 \$ et 16 \$ le pi². Des données complémentaires suggèrent que la vente de terrains entièrement viabilisés dans la banlieue sud-est de Montréal pourrait raisonnablement osciller entre 35 \$ et 50 \$ le pi². Cette analyse suppose une valeur marchande de 12 \$ à 16 \$/pi² (129 \$ à 172 \$/m²) pour les parcelles de terrain non aménagées, non desservies par les services publics (70 % de la zone d'intérêt) et de 25 \$ à 45 \$/pi² (269 \$ à 484 \$/m²) pour les parcelles non bâties situées le long d'une route, qui peuvent être plus faciles à viabiliser et à aménager compte tenu de leur proximité relative avec les services publics existants (30 % de la zone d'intérêt). Des dépenses d'investissement supplémentaires (par exemple drainage, accès routier, services publics) peuvent encore être nécessaires afin de desservir certaines parties du terrain et l'amener à un état « prêt pour le développement ». Il convient de noter que, compte tenu des contraintes de temps, aucune évaluation formelle de la valeur des terres n'a été effectuée et les propriétaires fonciers n'ont pas été consultés pour valider la valeur marchande ou les utilisations prévues des propriétés.

Selon ces hypothèses générales, la valeur marchande des terrains assujettis au Décret d'urgence pourrait potentiellement subir une dépréciation variant entre 30 et 52 millions de dollars.

Perte de productivité des investissements en infrastructures

Les coûts d'infrastructure et de viabilisation déjà engagés par la Ville de Longueuil pour le prolongement du boulevard Béliveau seront rendus improductifs par un décret d'urgence, à moins que les travaux ne puissent être finalisés dans le cadre d'une demande de permis en vertu de la LEP (ce qui pourrait obliger la Ville de Longueuil à mettre en place des mesures d'atténuation supplémentaires). Sur la base de la documentation publique des coûts associés à la construction de projets routiers similaires et des preuves disponibles des travaux réalisés à ce jour, les coûts encourus jusqu'à présent pourraient raisonnablement se situer entre 1,5 et 2 millions de dollars, sur le budget total alloué de 2,6 millions de dollars. Même si une partie de cette valeur d'investissement était déjà intégrée dans la valeur des propriétés environnantes, la route était également susceptible de soulager la circulation dense dans la région,

Costs associated with other prohibited activities

Under the Emergency Order, some activities will be prohibited within the area of interest, including the modification of vegetation (e.g. tree felling, mowing, pruning); the use of motorized vehicles off roads and on unpaved paths; and the maintenance of infrastructure on, above, or below ground. Such prohibitions may oblige the municipality of Longueuil and landowners to alter certain activities related to the maintenance of infrastructure, snow removal, vegetation control along access roads and trails, etc. However, such activities may be exempted if they are necessary for public safety reasons. For other types of activities, a SARA permit may be requested from the Department of the Environment.

Other considerations

The municipal assessment value of vacant lands in Longueuil experienced a steep increase of 58% between July 2017 and July 2020. Single-family residences and condos, respectively, displayed an increase in their average value of 23% and 16% since the last [municipal evaluation exercise \(available in French only\)](#). Based on Canadian Mortgage and Housing Corporation data, the vacancy rate in the Longueuil urban rental market was only 1.3% in October 2020. Given its proximity to Montréal and the availability of public transit, demand for housing is expected to remain strong in Longueuil. Therefore, reducing the supply of developable vacant lands via an Emergency Order may contribute to the general upward pressures on the price of remaining vacant lands and, subsequently, the price of housing in the area.

It remains unclear whether the property values of residences in neighbourhoods around the area of interest will be negatively or positively affected by the Emergency Order. On the one hand, if the Béliveau Boulevard extension is not completed, nearby residents may experience increased traffic congestion and commuting times. On the other hand, landowners may benefit from the secured protection of the existing natural landscape.^{8,9} Due to data limitation, the net effect of these complex interactions on both landowners' current welfare (based on individual preferences) and the value of their properties cannot be estimated at this time.

⁸ Des Rosiers, F., M. Theriault, Y. Kestens and P. Villeneuve (2002). *Landscaping and house values: An empirical investigation*. The Journal of Real Estate Research, volume 23, issue 1.

⁹ Irwin, E. G. (2002). *The Effects of Open Space on Residential Property Values*. Land Economics 78(4), pp. 465-480.

offrant ainsi un avantage à l'échelle de la municipalité qui ne serait pas pleinement reflété dans la valeur des parcelles environnantes.

Coûts associés à d'autres activités interdites

En vertu du Décret d'urgence, certaines activités seront interdites dans la zone d'intérêt, notamment : la modification de la végétation (par exemple abattage d'arbres, tonte, élagage); l'utilisation de véhicules motorisés hors des routes et sur des chemins non pavés; l'entretien des infrastructures sur, au-dessus ou au-dessous du sol. De telles interdictions peuvent obliger la municipalité de Longueuil et les propriétaires fonciers à modifier certaines activités liées à l'entretien des infrastructures, au déneigement, au contrôle de la végétation le long des routes d'accès et des sentiers, etc. Cependant, de telles activités peuvent être exemptées si elles sont nécessaires pour des raisons de sécurité publique. Pour les autres types d'activités, un permis de la LEP peut être demandé au ministère de l'Environnement.

Autres considérations

La valeur d'évaluation municipale des terrains vacants à Longueuil a connu une forte augmentation de 58 % entre juillet 2017 et juillet 2020. Les résidences unifamiliales et les condos, respectivement, affichent une augmentation de leur valeur moyenne de 23 % et de 16 % depuis la dernière [évaluation municipale](#). Selon les données de la Société canadienne d'hypothèques et de logement, le taux d'inoccupation sur le marché locatif urbain de Longueuil n'était que de 1,3 % en octobre 2020. Compte tenu de la proximité de Montréal et de la disponibilité du transport en commun, la demande de logements devrait demeurer forte à Longueuil. Par conséquent, la réduction de l'offre de terrains vacants aménageables via un décret peut contribuer aux pressions générales à la hausse sur le prix des terrains vacants restants et, par la suite, sur le prix des logements dans la région.

On ne sait toujours pas si les valeurs foncières des résidences dans les quartiers autour de la zone d'intérêt seront négativement ou positivement affectées par le Décret d'urgence. D'une part, si le prolongement du boulevard Béliveau n'est pas complété, cela pourrait contribuer à la congestion de la circulation et à l'augmentation du temps de déplacement dans le secteur. D'un autre côté, les propriétaires fonciers peuvent tirer du bien-être de la protection assurée du paysage naturel existant^{8,9}. En raison des données limitées, l'effet net de ces interactions complexes sur le bien-être actuel des propriétaires fonciers (basé sur les préférences individuelles) et la valeur de leurs propriétés ne peuvent pas être estimés pour le moment.

⁸ Des Rosiers, F., M. Theriault, Y. Kestens et P. Villeneuve (2002). *Landscaping and house values: An empirical investigation*. The Journal of Real Estate Research, volume 23, issue 1.

⁹ Irwin, E. G. (2002). *The Effects of Open Space on Residential Property Values*. Land Economics 78(4), pp. 465-480.

Costs to the Government of Canada

The federal government will incur incremental costs related to compliance and promotion activities, as well as inspections, investigations, and measures to deal with any alleged offences under the Emergency Order. Pre-operational enforcement efforts (i.e. intelligence analysis and strategic planning) are estimated to cost about \$15,500.

The enforcement costs during each year of operation are estimated at \$125,000. These include \$1,500 for analysis, \$2,500 for engagement with partner agencies, \$42,000 for inspections (including operations and transportation costs), \$17,000 for measures to deal with alleged violations (including warnings), \$46,000 for investigations, and \$16,000 for proceeding with prosecutions. The total costs amount to about \$1.1 million over the next 10 years, in present value terms (3% discount rate).

Summary of benefits and costs

The Emergency Order is expected to contribute to the recovery of the Western Chorus Frog. This will contribute to overall biodiversity in the area and help maintain the benefits of the species that Canadians currently enjoy, as well as the services provided by its host ecosystem. In terms of costs to society, the Order is expected to reduce the value of developable land by approximately \$30 to \$52 million (with a central estimate of \$40.9 million), cause a loss in the service value of existing infrastructure associated with the Béliveau Boulevard extension, ranging between \$1.5 and \$2 million (with a central estimate of \$1.8 million), and result in costs for the Government of Canada of about \$1.1 million over the next 10 years, related to enforcement efforts. Finally, nearby households may experience a loss due to increased traffic congestion, but some may also benefit due to the secured presence of nearby protected land. A summary of the monetized costs is provided below.

Number of years: 10 (2021–2030)

Base year for costing: 2021

Present value base year: 2021

Discount rate: 3%

Coûts pour le gouvernement du Canada

Le gouvernement fédéral engagera des coûts supplémentaires liés aux activités de promotion de la conformité, ainsi qu'aux inspections, enquêtes et mesures pour traiter toute infraction présumée en vertu du Décret d'urgence. Les efforts pré-opérationnels pour l'application de la loi (c'est-à-dire l'analyse des renseignements et la planification stratégique) sont estimés à environ 15 500 \$.

Les coûts d'application de la loi pour chacune des années d'opération sont estimés à environ 125 000 \$. Ceux-ci comprennent 1 500 \$ pour l'analyse, 2 500 \$ pour l'engagement avec les agences partenaires, 42 000 \$ pour les inspections (y compris les coûts d'opération et de déplacement), 17 000 \$ pour les mesures visant à traiter les infractions présumées (y compris les avertissements), 46 000 \$ pour les enquêtes et 16 000 \$ pour les poursuites. Les coûts totaux pour l'application de la loi s'élèvent à environ 1,1 million de dollars au cours des 10 prochaines années, en termes de valeur actuelle (taux d'actualisation de 3 %).

Résumé des avantages et des coûts

Le Décret d'urgence devrait contribuer au rétablissement de la rainette faux-grillon de l'Ouest et protéger l'espèce d'une menace. Il contribuera à la biodiversité globale dans la région et aidera au maintien des avantages dont les Canadiens bénéficient actuellement, en côtoyant l'espèce et en profitant de son écosystème hôte. En termes de coûts pour la société, le Décret devrait réduire la valeur des terrains aménageables d'environ 30 à 52 millions de dollars (avec une estimation médiane de 40.9 millions de dollars), entraîner une perte de valeur de service des infrastructures existantes associées au prolongement du boulevard Béliveau, variant entre 1,5 et 2 millions de dollars (avec une estimation médiane de 1.8 million de dollars), et entraîner environ 1,1 million de dollars en coûts pour le gouvernement au cours des 10 prochaines années. Enfin, les ménages voisins peuvent subir une perte de bien-être en raison de l'augmentation des embouteillages, mais certains peuvent également connaître un gain de bien-être en raison de la présence de terres protégées à proximité. Un résumé des coûts monétisés est fourni ci-dessous.

Nombre d'années : 10 (2021-2030)

Année de référence pour le calcul des coûts : 2021

Année de base de la valeur actuelle : 2021

Taux d'actualisation : 3 %

Table 1: Monetized costs

| Impacted stakeholder | Description of cost | Base year | Other relevant years | Final year | Total (present value) | Annualized value |
|---------------------------------------|-------------------------|----------------|----------------------|------------|-----------------------|------------------|
| Landowners (municipality, businesses) | Land value depreciation | \$40.9 million | \$0 | \$0 | \$40.9 million | \$4.8 million |

| Impacted stakeholder | Description of cost | Base year | Other relevant years | Final year | Total (present value) | Annualized value |
|----------------------|--|-----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|
| Municipality | Loss in service value of infrastructure (Béliveau Boulevard extension) | \$1.8 million | \$0 | \$0 | \$1.8 million | \$0.2 million |
| Government | Enforcement costs | \$0.1 million | \$0.1 million | \$0.1 million | \$1.1 million | \$0.1 million |
| All stakeholders | Total costs | \$42.8 million | \$0.1 million | \$0.1 million | \$43.8 million | \$5.2 million |

Tableau 1 : Coûts monétisés

| Parties concernées | Description des coûts | Année de référence | Autres années pertinentes | Dernière année | Total (valeur actuelle) | Valeur annualisée |
|---|--|---------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|--------------------------------|
| Propriétaires (municipalité, entreprises) | Dépréciation de la valeur foncière | 40,9 millions de dollars | 0 \$ | 0 \$ | 40,9 millions de dollars | 4,8 millions de dollars |
| Municipalité | Perte de valeur de service en lien avec les infrastructures (prolongement du boulevard Béliveau) | 1,8 million de dollars | 0 \$ | 0 \$ | 1,8 million de dollars | 0,2 million de dollars |
| Gouvernement | Coûts d'application de la loi | 0,1 million de dollars | 0,1 million de dollars | 0,1 million de dollars | 1,1 million de dollars | 0,1 million de dollars |
| Toutes les parties | Coûts totaux | 42,8 millions de dollars | 0,1 million de dollars | 0,1 million de dollars | 43,8 millions de dollars | 5,2 millions de dollars |

Small business lens

Preliminary analysis under the small business lens concluded that the Order may affect Canadian small businesses. The Emergency Order would encompass lands owned by the municipality of Longueuil, two private landowners, and four businesses. Based on the Quebec Registraire des entreprises, these businesses are real estate corporations or investment funds for which limited public information is available, given their fragmented operational structure under numbered entities. It is not known at this time whether these entities are small businesses.

Although no new administrative burden would be imposed on these businesses, the main compliance cost would be the foregone opportunity of developing their properties, which would be reflected via depreciation in land value, which would range between \$7 and \$13 million (with a central estimate of \$10.1 million, unevenly distributed among the four businesses).

Such socio-economic impacts on small businesses were not factored into the design of the Emergency Order, since its intent is to stop the threats to the species and its critical habitat. Similarly, no alternative routes were provided to the regulated parties, since the Order effectively prohibits activities that developers would likely undertake in order to preserve the integrity of the landscape and prevent further destruction of the species' critical habitat.

Lentille des petites entreprises

Une analyse préliminaire sous la lentille des petites entreprises a conclu que le Décret pourrait affecter les petites entreprises canadiennes. Le Décret d'urgence engloberait les terres appartenant à la municipalité de Longueuil, deux propriétaires privés et quatre entreprises. Selon le Registraire des entreprises du Québec, ces entreprises sont des sociétés immobilières ou des fonds d'investissement sur lesquels il existe peu d'informations publiques disponibles, étant donné leur structure opérationnelle fragmentée sous des entités numérotées. On ne sait pas pour le moment si ces entités sont de petites entreprises.

Bien qu'aucun nouveau fardeau administratif ne soit imposé à ces entreprises, le principal coût de mise en conformité serait la perte d'opportunités de développer leurs propriétés, ce qui se traduirait par une dépréciation de la valeur foncière, qui se situerait entre 7 et 13 millions de dollars (avec une estimation médiane de 10,1 millions de dollars, inégalement répartie entre les quatre entreprises).

De tels impacts socio-économiques sur les petites entreprises n'ont pas été pris en compte dans la conception du Décret d'urgence, car son objectif est de mettre fin aux menaces pesant sur l'espèce et son habitat essentiel. De même, aucun tracé alternatif n'a été fourni aux parties réglementées, puisque le Décret interdit effectivement les activités que les promoteurs entreprendraient probablement afin de préserver l'intégrité du paysage et

Number of small businesses impacted: 4
 Number of years: 10 (albeit land value depreciation expected in 2021)
 Base year for costing: 2021
 Present value base year: 2021
 Discount rate: 3%

Table 2: Compliance costs

| Activity | Annualized value | Present value |
|------------------------------|----------------------|-----------------------|
| Land value depreciation | \$1.2 million | \$10.1 million |
| Total compliance cost | \$1.2 million | \$10.1 million |

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply, as there is no incremental change in administrative burden on business, and no regulatory titles are repealed or introduced. The Emergency Order is not expected to require the demonstration of compliance, including the collecting, processing, reporting and retaining of information and the completing of forms.

Once the Emergency Order is in place, landowners would not be able to engage in activities that would contravene the prohibitions (e.g. infrastructure maintenance), unless they obtain a permit under SARA. The number of required permit applications is not known at this time. However, this permitting scheme already exists in SARA, so no new burden is being created.

Regulatory cooperation and alignment

Canadian wildlife species and ecosystems are part of the world's heritage. Recognizing this, the Government of Canada ratified the United Nations Convention on the Conservation of Biological Diversity in 1992, which provides for obligations for the protection of species. The Emergency Order is consistent with these obligations.

Although the environment is a shared jurisdiction between the federal government and the provinces and territories, the Quebec government has not signed the *Accord for the Protection of Species at Risk* (1996). However, in 2007, the Province and the Government of Canada signed the *Cooperation Agreement for the Protection and Recovery of Species at Risk in Quebec*. This agreement aims to establish the terms and conditions according to which the parties will coordinate their interventions for the

d'empêcher une nouvelle destruction de l'habitat essentiel de l'espèce.

Nombre de petites entreprises touchées : 4
 Nombre d'années : 10 (considérant une dépréciation de la valeur foncière attendue en 2021)
 Année de référence pour le calcul des coûts : 2021
 Année de base de la valeur actuelle : 2021
 Taux d'actualisation : 3 %

Tableau 2 : Coûts de conformité

| Activité | Valeur actualisée | Valeur actuelle |
|--------------------------------------|-------------------------------|---------------------------------|
| Dépréciation de la valeur des terres | 1,2 million de dollars | 10,1 millions de dollars |
| Coûts totaux de conformité | 1,2 million de dollars | 10,1 millions de dollars |

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car il n'y a pas de changement progressif dans le fardeau administratif des entreprises et aucun titre réglementaire n'est abrogé ou introduit. Le Décret d'urgence ne devrait pas exiger la démonstration de la conformité, y compris la collecte, le traitement, la déclaration et la conservation des informations et le remplissage de formulaires.

Une fois le Décret d'urgence en place, les propriétaires fonciers ne pourraient pas se livrer à des activités qui contreviendraient aux interdictions (par exemple l'entretien des infrastructures), à moins d'obtenir un permis en vertu de la LEP. Le nombre de demandes de permis requis n'est pas connu à l'heure actuelle. Cependant, ce régime de permis existe déjà en vertu de la LEP, donc aucun nouveau fardeau n'est créé.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Les espèces fauniques et les écosystèmes canadiens font partie du patrimoine mondial. Conscient de cela, le gouvernement du Canada a ratifié la Convention des Nations Unies sur la conservation de la diversité biologique en 1992, qui prévoit des obligations pour la protection des espèces. Le Décret d'urgence se conforme à ces obligations.

Bien que l'environnement soit une compétence partagée entre le gouvernement fédéral et les provinces et territoires, le gouvernement du Québec n'a pas signé l'*Accord pour la protection des espèces en péril* (1996). Il a néanmoins conclu avec le gouvernement du Canada en 2007 l'*Entente de collaboration pour la protection et le rétablissement des espèces en péril au Québec* qui vise à établir les modalités selon lesquelles les parties coordonnent leurs interventions relatives à la protection et au

protection and recovery of species at risk of common interest and their habitats, and to cooperate in order to avoid duplication of efforts.

Discussions are taking place between the federal government, the provincial government and the municipality of Longueuil, and are expected to continue with the goal of developing coordinated solutions to provide longer-term protections for the Western Chorus Frog across all levels of government.

Strategic environmental assessment

A strategic environmental assessment (SEA) was conducted for the Emergency Order. The SEA concluded that, although the benefits associated with the continued existence of the species cannot be attributed to the Order alone, the legal protection of the species' critical habitat on these non-federal lands will have positive benefits for the species. The Order will also benefit other species, such as the bobolink (bird), that inhabit or visit the area.

The objective of the Emergency Order directly supports the following goal of the 2019–2022 Federal Sustainable Development Strategy “[Healthy Wildlife Populations – All species have healthy and viable populations.](#)” The Order supports the goal's medium-term target, “[b]y 2020, species that are secure remain secure and populations of species at risk listed under federal law exhibit trends that are consistent with recovery strategies and management plans.” The objective of the Order supports the [Canadian Biodiversity Strategy](#), which recognizes the importance of protecting the habitats of species at risk as a key component of conserving biological diversity. The protection of habitat by the Order will also contribute to the 2030 Agenda, particularly [Sustainable Development Goal 15 – “Life on Land.”](#)

Gender-based analysis plus

A gender-based analysis plus (GBA+) was performed for this Order, looking at whether characteristics such as sex, gender, age, race, sexual orientation, income, education, employment status, language, visible minority status, disability or religion could influence how a person is impacted by the Emergency Order. The analysis found that, in general, Canadians benefit positively from the protection of species at risk and from maintaining biodiversity. No GBA+ impacts were identified for the Order.

Rationale

The *Emergency Order for the Protection of the Western Chorus Frog Great Lakes / St. Lawrence – Canadian Shield Population (Longueuil)* will contribute to

rétablissement des espèces en péril d'intérêt commun et de leurs habitats et collaborer afin d'éviter les doublages.

Des discussions sont en cours entre le gouvernement fédéral, le gouvernement provincial et la municipalité de Longueuil et devraient se poursuivre dans le but d'élaborer des solutions collaboratives pour assurer la protection à long terme de la rainette faux-grillon de l'Ouest avec tous les paliers de gouvernement.

Évaluation environnementale stratégique

Une évaluation environnementale stratégique (EES) a été réalisée dans le cadre du Décret d'urgence. L'EES a conclu que, bien que les avantages associés à l'existence à long terme de l'espèce ne puissent être attribués au Décret uniquement, la protection juridique de l'habitat essentiel de l'espèce sur ces terres non domaniales aura des avantages positifs pour l'espèce. Le Décret bénéficiera également à d'autres espèces, telles que le goglu des prés (oiseau), qui habite ou visite la région.

L'objectif du Décret appuie directement l'objectif de la Stratégie fédérale de développement durable pour le Canada 2019-2022 : « [Populations d'espèces sauvages en santé – Toutes les espèces ont des populations saines et viables](#) ». Le Décret appuie une cible à moyen terme de l'objectif, « D'ici 2020, les espèces qui sont en sécurité le demeurent et les populations des espèces en péril visées par la loi fédérale montrent des tendances conformes aux programmes de rétablissement et aux plans de gestion ». L'objectif du Décret appuie la [Stratégie canadienne de la biodiversité](#), qui reconnaît l'importance de protéger les habitats des espèces en péril en tant qu'élément clé de la conservation de la diversité biologique. La protection de l'habitat par le Décret contribuera également à l'Agenda 2030, en particulier l'[Objectif de développement durable 15 – « Vie terrestre »](#).

Analyse comparative entre les sexes plus

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a été réalisée pour cette proposition, en examinant si des caractéristiques telles que le sexe, le genre, l'âge, la race, l'orientation sexuelle, le revenu, l'éducation, la situation d'emploi, la langue, le statut de minorité visible, le handicap ou la religion pourraient influencer la façon dont une personne est touchée par le Décret. L'analyse a révélé qu'en général, les Canadiens bénéficient positivement de la protection des espèces en péril et du maintien de la biodiversité. Aucun impact de l'ACS+ n'a été identifié pour le Décret.

Justification

Le *Décret d'urgence visant la protection de la rainette faux-grillon de l'Ouest population des Grands Lacs / Saint-Laurent et du Bouclier canadien (Longueuil)*

protecting the Western Chorus Frog by preventing habitat loss and degradation in Longueuil, Quebec, following the extension of Boulevard Béliveau and planned development of residential subdivisions. The Emergency Order will prevent habitat destruction and increase the overall probability of recovery of the metapopulation and the species as a whole.

Specifically, the Emergency Order affords protection to the Western Chorus Frog in Longueuil, Quebec, by protecting its habitat, an area of encompassing more than 20 ha from destruction. It achieves this objective by prohibiting activities (e.g. the removal of vegetation, disturbance to the species) most harmful to the species in the area subject to the Order. This will also preserve the ecosystem services of the area and contribute to maintaining biodiversity in the area.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

The implementation of the Emergency Order provides protection and recourse against the destruction of the Western Chorus Frog's critical habitat on non-federal lands to which the Order applies.

The Department of the Environment is responsible for issuing permits, compliance promotion and enforcement of the Emergency Order on the non-federal properties, as outlined in the Schedule of the Order. The Department has developed a compliance promotion strategy outlining activities focused on the government of Quebec, the municipality of Longueuil, and other affected stakeholders. The Department will continue to work with the provincial and municipal governments to contribute to the conservation and protection of the species and their critical habitat.

SARA provides for penalties for contraventions to the Act, including fines or imprisonment and seizure and forfeiture of things seized or of the proceeds of their disposition. SARA also provides for inspections and search and seizure operations by enforcement officers designated under the Act. Under the penalty provisions of the Act, a corporation other than a non-profit corporation found guilty of an offence punishable on summary conviction is liable to a fine of not more than \$300,000, a non-profit corporation is liable to a fine of not more than \$50,000 and any other person is liable to a fine of not more than \$50,000 or to imprisonment for a term of not more than one year, or to both. A corporation other than a non-profit corporation found guilty of an indictable offence is liable to a fine of not more than \$1,000,000, a non-profit corporation to a fine of not more than \$250,000, and any other person to a fine of not more than \$250,000 or to imprisonment for a term of not more than five years, or to both.

contribuera à protéger la rainette faux-grillon de l'Ouest en prévenant la perte et la dégradation d'habitat à Longueuil, Québec, à la suite du prolongement du boulevard Béliveau et face au développement potentiel de lotissements résidentiels. Le Décret empêchera la destruction de l'habitat et augmentera la probabilité globale de rétablissement de la métapopulation et de l'espèce dans son ensemble.

Plus précisément, le Décret protège la rainette faux-grillon de l'Ouest à Longueuil, au Québec, en protégeant son habitat, une superficie de plus de 20 ha contre la destruction. Il atteint cet objectif en interdisant les activités (par exemple débroussaillage, dérangement de l'espèce) les plus dommageables pour les espèces sur le territoire visé par le Décret. Il aidera également à préserver les services écosystémiques et contribuera au maintien de la biodiversité dans la zone.

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

La mise en œuvre du Décret d'urgence offre une protection et un recours contre la destruction de l'habitat essentiel de la rainette faux-grillon de l'Ouest sur les terres non domaniales auxquelles le Décret s'applique.

Le ministère de l'Environnement est responsable de l'émission des permis en vertu de la LEP, de la promotion de la conformité et de l'application du Décret sur les propriétés non domaniales, tel qu'il est indiqué dans l'annexe du Décret. Le Ministère a élaboré une stratégie de promotion de la conformité décrivant des activités s'adressant au gouvernement du Québec, à la municipalité de Longueuil et aux autres intervenants concernés. Le Ministère continuera de travailler avec les gouvernements provinciaux et municipaux pour contribuer à la conservation et à la protection de l'espèce et de son habitat essentiel.

La LEP prévoit des sanctions en cas d'infractions à la Loi, notamment des amendes ou des peines d'emprisonnement ainsi que la saisie d'objets et la confiscation des objets saisis ou du produit de leur aliénation. La LEP prévoit également des inspections et des activités de recherche et de saisie par des agents d'application de la loi désignés par la Loi. Selon les dispositions relatives aux peines de la Loi, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une personne morale autre qu'une personne morale sans but lucratif est passible d'une amende maximale de 300 000 \$, une personne morale sans but lucratif est passible d'une amende maximale de 50 000 \$ et une personne physique est passible d'une amende maximale de 50 000 \$ et d'un emprisonnement maximal d'un an, ou de l'une de ces deux peines. Sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, une personne morale autre qu'une personne morale sans but lucratif est passible d'une amende maximale de 1 000 000 \$, une personne morale

Some activities that are prohibited under the Emergency Order may be authorized through SARA permits. For example, the use of motorized vehicles off roads or on frozen ground to allow for maintenance of infrastructure, invasive or problematic species management, and manual vegetation management. Permits applications are assessed on a case-by-case basis, and may only be issued subject to meeting the purpose and precondition requirements set out under section 73 of SARA. The [Permits Authorizing an Activity Affecting Listed Wildlife Species Regulations](#) prescribe timelines under which permitting decisions under section 73 of SARA are to be made.

Contact

Paula Brand
Director
SARA Policy
Canadian Wildlife Service
Environment and Climate Change Canada
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 1-800-668-6767
Email: LEPreglementations-SARAregrulations@ec.gc.ca

Annex 1 — Description of the species

The Western Chorus Frog Great Lakes/St. Lawrence and Canadian Shield population (*Pseudacris triseriata*) is a small amphibian that measures 2.5 cm in length and weighs about 1 g. This species is most recognized by the males' echoing melodic chorus (croaking) in the spring. Often compared to the sound of a fingernail being drawn along a metallic comb, the call of the male can resonate in favourable weather conditions almost a kilometre away.

sans but lucratif est passible d'une amende maximale de 250 000 \$ et une personne physique est passible d'une amende maximale de 250 000 \$ et d'un emprisonnement maximal de cinq ans, ou de l'une de ces peines.

Certaines activités interdites en vertu du Décret d'urgence peuvent être autorisées par le biais de permis émis en vertu de la LEP. Par exemple, l'utilisation de véhicules motorisés hors route ou sur sol gelé pour permettre l'entretien des infrastructures, la gestion des espèces envahissantes ou problématiques et la gestion manuelle de la végétation. Les demandes de permis sont évaluées au cas par cas et les permis ne peuvent être délivrés que sous réserve du respect de l'objet et des conditions préalables énoncées à l'article 73 de la LEP. Le [Règlement sur les permis autorisant une activité touchant une espèce sauvage inscrite](#) prescrit des délais dans lesquels les décisions d'autorisation en vertu de l'article 73 de la LEP doivent être prises.

Contact

Paula Brand
Directrice
Division de la Politique de la Loi sur les espèces en péril
Service canadien de la faune
Environnement et Changement climatique Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 1-800-668-6767
Courriel : LEPreglementations-SARAregrulations@ec.gc.ca

Annexe 1 — Description de l'espèce

La rainette faux-grillon de l'Ouest, population des Grands Lacs / Saint-Laurent et du Bouclier canadien (*Pseudacris triseriata*), est un petit amphibien qui mesure 2,5 cm de long et pèse environ 1 g. Cette espèce est surtout reconnue par le chœur mélodique (coassement) des mâles qui fait écho au printemps. Souvent comparé au bruit d'un ongle raclant l'extrémité d'un long d'un peigne métallique, le cri du mâle peut résonner dans des conditions météorologiques favorables à près d'un kilomètre de distance.

Registration
SOR/2021-232 November 26, 2021

INDIAN ACT

Whereas, by order of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, dated December 14, 1989, it was declared that the council of the Red Bluff Band, in British Columbia, shall be selected by elections to be held in accordance with the *Indian Act*^a;

Whereas, by band council resolution, dated March 24, 2006, it was resolved that the name of that First Nation be changed to the Lhtako Dene Nation;

Whereas the council of that First Nation has provided to the Minister of Indigenous Services a resolution, adopted on December 12, 2019, requesting that the application of the *Indian Bands Council Elections Order*^b to that council be terminated;

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

And whereas the Minister of Indigenous Services 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*^a;

Therefore, the Minister of Indigenous Services, pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*^a, makes the annexed *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Lhtako Dene)*.

Gatineau, November 23, 2021

Patty Hajdu
Minister of Indigenous Services

Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Lhtako Dene)

Amendment

1 Item 71 Part I of Schedule I to the *Indian Bands Council Elections Order*¹ is repealed.

^a R.S., c. I-5
^b SOR/97-138
¹ SOR/97-138

Enregistrement
DORS/2021-232 Le 26 novembre 2021

LOI SUR LES INDIENS

Attendu que, dans l'arrêté pris par le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien le 14 décembre 1989, il a été déclaré que le conseil de la bande Red Bluff, en Colombie-Britannique, serait constitué au moyen d'élections tenues conformément à la *Loi sur les Indiens*^a;

Attendu que, par la résolution du conseil de bande du 24 mars 2006, le nom de la première nation a été remplacé par la Nation dénée Lhtako;

Attendu que le conseil de la première nation a fourni à la ministre des Services aux Autochtones une résolution, adoptée le 12 décembre 2019, dans laquelle il demande à être soustrait à l'application de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*^b;

Attendu que le conseil de la première nation a fourni à la ministre des Services aux Autochtones un projet de code électoral communautaire prévoyant des règles sur l'élection du chef et des conseillers de la première nation;

Attendu que la ministre des Services aux Autochtones ne juge plus utile à la bonne administration de la première nation que le conseil de celle-ci soit constitué au moyen d'élections tenues conformément à la *Loi sur les Indiens*^a,

À ces causes, en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*^a, la ministre des Services aux Autochtones prend l'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (dénée Lhtako)*, ci-après.

Gatineau, le 23 novembre 2021

La ministre des Services aux Autochtones
Patty Hajdu

Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (dénée Lhtako)

Modification

1 L'article 71 de la partie I de l'annexe I de l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*¹ est abrogé.

^a L.R., ch. I-5
^b DORS/97-138
¹ DORS/97-138

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 Lhtako Dene Nation, in British Columbia, wishes to select its Chief and Council based on its own community leadership selection process that was developed and ratified by the community.

On December 12, 2019, the Lhtako Dene Nation requested, by resolution of its Council, to opt out of the election regime of the *Indian Act*.

Background

A First Nation holding elections under the *Indian Act* can request, to the Minister of Indigenous Services, an amendment to the *Indian Bands Council Elections Order*, made pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*, to revoke the application of section 74 for the First Nation.

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 Indigenous Services when the Department of Indigenous Services 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. Indigenous Services Canada's [Conversion to Community Election System Policy](#) sets out the steps and the conditions under which a First Nation holding elections under the *Indian Act* can adopt a community election system.

Objective

The objective of this initiative is to

- revoke the application of the election provisions of the *Indian Act* for the Lhtako Dene Nation through the *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Lhtako Dene)* made pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act* by the Minister of Indigenous Services.

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

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

Enjeux

La Nation dénée Lhtako, en Colombie-Britannique, désire élire son chef et son conseil au moyen de son propre processus de sélection communautaire qui a été développé et ratifié par la collectivité.

Le 12 décembre 2019, la Nation dénée Lhtako a demandé, par le biais d'une résolution de son conseil, de ne plus être assujettie aux dispositions électorales de la *Loi sur les Indiens*.

Contexte

Une Première Nation tenant ses élections en vertu de la *Loi sur les Indiens* peut demander, auprès du ministre des Services aux Autochtones, une modification à l'*Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes*, émis conformément au paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*, afin de retirer l'application de l'article 74 pour la Première Nation.

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 Services aux Autochtones lorsque le ministère des Services aux Autochtones 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 convertir à l'utilisation de ces règles, doivent avoir reçu l'appui des membres de la communauté. La [Politique ministérielle sur la conversion à un système électoral communautaire](#) établit les étapes et les conditions par lesquelles une Première Nation tenant ses élections selon les dispositions de la *Loi sur les Indiens* puisse adopter un système électoral communautaire.

Objectif

L'objectif de cette initiative est de :

- retirer l'application des dispositions de la *Loi sur les Indiens* relatives aux élections pour la Nation dénée Lhtako par l'*Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (dénée Lhtako)*, pris en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* par la ministre des Services aux Autochtones.

This initiative is limited to and of interest only to the Lhtako Dene Nation. 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

The *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Lhtako Dene)*, made pursuant to subsection 74(1) of the *Indian Act*, revokes the application of the election provisions of the *Indian Act* for the Lhtako Dene Nation, and establishes that the First Nation will conduct future council elections under its own custom code and fixes the date of the first election at March 22, 2022.

Regulatory development

Consultation

On October 24, 2019, the Lhtako Dene 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 Lhtako Dene Nation Custom Election Code. A total of 50 electors cast ballots, and the number of votes in favour (42) exceeded the number of votes opposed (8). No (0) votes were rejected.

Given that the *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Lhtako Dene)* is made at the request of the Lhtako Dene Nation, it is not considered necessary to undertake consultations over and above those already conducted by the First Nation with its members.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

There is no potential modern treaty implication as this initiative responds to the needs and interests of the Lhtako Dene Nation. This initiative does not require the Government of Canada to fulfil any consultations or engagement requirements described in a modern treaty.

Instrument choice

Non-regulatory options were not considered, as subsection 74(1) of the *Indian Act* provides the necessary authority for the Minister of Indigenous Services to revoke the application of section 74 for the Lhtako Dene Nation.

Regulatory analysis

The *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Lhtako Dene)* is carried out in response to a

Cette initiative est prise dans l'intérêt de la Nation dénée Lhtako 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

L'Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (dénée Lhtako), pris en vertu du paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens*, retire l'application des dispositions de la *Loi sur les Indiens* relatives aux élections pour la Nation dénée Lhtako, prévoit que la Première Nation tiendra ses élections selon son propre code électoral coutumier et établit la date de la première élection du conseil au 22 mars 2022.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Le 24 octobre 2019, la Nation dénée Lhtako a tenu un vote de ratification afin de déterminer si ses membres appuyaient son retrait de l'application des modalités électtorales de la *Loi sur les Indiens* et l'adoption du code électoral de la Nation dénée Lhtako. Un total de 50 électeurs ont voté, et le nombre de votes en faveur (42) a surpassé le nombre de votes en défaveur (8). Aucun (0) vote n'a été rejeté.

Compte tenu du fait que l'Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (dénée Lhtako) est pris à la demande de la Nation dénée Lhtako, il n'est pas jugé nécessaire de tenir des consultations en plus de celles qui ont été menées par la Première Nation auprès de ses membres.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Cette initiative n'implique aucune obligation potentielle relative aux traités modernes puisqu'elle répond aux besoins et aux intérêts de la Nation dénée Lhtako. Aucune exigence de consultation ni de mobilisation prescrite dans un traité moderne n'est imposée au gouvernement du Canada dans le cadre de cette initiative.

Choix de l'instrument

Des options non réglementaires n'ont pas été envisagées puisque le paragraphe 74(1) de la *Loi sur les Indiens* confère le pouvoir nécessaire au ministre des Services aux Autochtones de retirer l'application de l'article 74 pour la Nation dénée Lhtako.

Analyse de la réglementation

L'Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (dénée Lhtako) est pris à la demande de

request from the Lhtako Dene Nation who wish to hold its band council elections under its community election system.

Benefits and costs

There are no costs associated with the removal of First Nations from the election provisions of the *Indian Act*. Henceforth, the Lhtako Dene Nation will assume full responsibility for the conduct of its entire electoral process. The Government of Canada is not involved in elections held under a community election process, nor will it interpret, decide on the validity of the process, or resolve election appeals. When a dispute arises concerning a community election process, it must be resolved according to the related provisions in a community's election code, or by the courts.

Small business lens

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

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply to this initiative, as it does not result in any administrative costs or savings to business.

Regulatory cooperation and alignment

This initiative is not under a regulatory cooperation work plan.

Strategic environmental assessment

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

Gender-based analysis plus (GBA+)

Community or custom leadership selection processes are often documented in a community's election code, which provides the rules under which chiefs and councillors are chosen for those First Nations who are not under the *Indian Act* election rules. These codes vary depending on the First Nation and are often unique to the specific community. The Department is never involved in elections held under community or custom election processes, nor will it interpret, decide on the validity of the process, or resolve election appeals. However, the conversion process for custom codes requires a departmental review to ensure that the codes put forth abide by, and comply with, the

la Nation d'origine Lhtako qui désire tenir les élections de son conseil de bande selon son système électoral communautaire.

Avantages et coûts

Il n'y a aucun coût associé au retrait de Premières Nations des modalités électorales de la *Loi sur les Indiens*. Dorénavant, la Nation d'origine Lhtako assumera la pleine responsabilité de la conduite de l'ensemble de son processus électoral. Le gouvernement du Canada n'intervient pas dans les élections tenues selon un processus communautaire, pas plus qu'il n'interprète le processus et n'en détermine la validité ni ne règle les appels de résultats électoraux. Les différends concernant un processus électoral communautaire doivent être résolus selon les dispositions prévues dans le code électoral communautaire ou devant les tribunaux.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cette initiative, car elle n'entraîne aucun coût pour les petites entreprises.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à cette initiative, car elle n'implique aucune augmentation ni réduction des coûts administratifs envers les entreprises.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Cette initiative ne fait pas partie d'un plan de travail officiel de coopération en matière de réglementation.

Évaluation environnementale stratégique

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

Analyse comparative entre les sexes plus (ACS+)

Les processus communautaires ou coutumiers de sélection de dirigeants sont souvent contenus dans un code communautaire électoral, qui détaille les règles encadrant la sélection du chef et des conseillers dans les Premières Nations qui ne tiennent pas leurs élections selon le régime prévu par la *Loi sur les Indiens*. Ces codes diffèrent d'une Première Nation à l'autre et sont propres à une communauté. Le Ministère n'intervient jamais dans les élections tenues selon un processus coutumier ou communautaire, pas plus qu'il n'interprète le processus et n'en détermine la validité ni ne règle les appels de résultats électoraux. Cependant, le processus de conversion des codes

Charter of Rights and Freedoms and jurisprudence related to First Nation elections. Once a custom code is implemented, the Department's role is limited to recording the election results provided by the First Nation. As a result, opting out of the *Indian Act* and into a custom code places more control in the hands of communities over their governance systems. This aligns with greater self-determination and supports the restoration of traditional forms of governance that respect and promote the voices of women, youth, elders and other community subgroups.

The Government of Canada recognizes that all relations with Indigenous peoples need to be based on the recognition and implementation of their right to self-determination, including the inherent right of self-government. Therefore, we work with First Nation leadership to facilitate the transition away from the *Indian Act*, a federally imposed governance system that does not take into account the specific circumstances and integral matters surrounding the culture and traditions of individual communities.

The traditional governance structures of many nations included women, elders, and youth in decision-making processes. For many communities, traditional leadership even followed a matriarchal line. With the imposition of the *Indian Act*, the leadership roles of women, elders, and youth could have been undermined. Since the 1951 amendments to the *Indian Act* allowing women to participate within the governance structure, many legislative and regulatory initiatives have supported the restoration of women's roles in decision-making and greater diversity of voices in Indigenous governance.

For example, women now make up more than a quarter of First Nations councillors. The percentage of women elected as councillors has increased since reporting began in 1992, from 21% to 27% in 2019 with a peak of 31% in 2008–2009. Also, close to one in five chiefs in First Nation communities are women. In 1992, 12% of chiefs in First Nation communities were women. Although the proportion increased to 20% by 2008, it declined slightly over the next several years and has remained relatively stable for more than a decade. While work remains to achieve gender parity in leadership roles within First Nation communities, elections held under a custom community code allow participation by any individual seeking leadership during the electoral process. This electoral system enables greater accessibility for electors whom may be affected by barriers such as geographical distance and physical disability, and provides flexible timeframes in which voting is made possible.

coutumiers nécessite un examen ministériel pour s'assurer que les codes proposés respectent et se conforment à la *Charte des droits et libertés* et à la jurisprudence relative aux élections des Premières Nations. Une fois qu'un code coutumier est mis en œuvre, le rôle du ministère se limite à consigner les résultats des élections fournis par la Première Nation. En tant que tel, le retrait de la *Loi sur les Indiens* et vers cette loi confère aux collectivités un plus grand contrôle sur leurs systèmes de gouvernance. Cela s'aligne sur une plus grande autodétermination et soutient la restauration des formes traditionnelles de gouvernance qui respectent et promeuvent les voix des femmes, des jeunes, des aînés et d'autres sous-groupes communautaires.

Le gouvernement du Canada reconnaît que toutes les relations avec les peuples autochtones doivent être fondées sur la reconnaissance et la mise en œuvre de leur droit à l'autodétermination, y compris le droit inhérent à l'autonomie gouvernementale. À ce titre, nous travaillons avec les Premières Nations pour faciliter la transition de la *Loi sur les Indiens*, un système de gouvernance imposé par le gouvernement fédéral qui ne tient pas compte des circonstances particulières et des questions intégrales entourant la culture et les traditions des communautés individuelles.

Les structures de gouvernance traditionnelles de nombreuses nations incluaient les femmes, les aînés et les jeunes dans les processus de prise de décision. Pour de nombreuses communautés, le leadership traditionnel suivait même une ligne matriarcale. Avec l'imposition de la *Loi sur les Indiens*, les rôles de leadership des femmes, des aînés et des jeunes ont pu être minés. Depuis les modifications à la *Loi sur les Indiens* de 1951 permettant aux femmes de participer à la structure de gouvernance, de nombreuses initiatives législatives et réglementaires ont soutenu le rétablissement des rôles des femmes dans la prise de décision et une plus grande diversité de voix dans la gouvernance autochtone.

Par exemple, les femmes représentent maintenant plus du quart des conseillers des Premières Nations. Le pourcentage de femmes élues conseillères a augmenté depuis l'établissement de rapports en 1992, passant de 21 % à 27 % en 2019, avec un pic de 31 % en 2008-2009. De plus, près d'un chef sur cinq dans les collectivités des Premières Nations est une femme. En 1992, 12 % des chefs des collectivités des Premières Nations étaient des femmes. Bien que la proportion ait augmenté à 20 % en 2008, elle a légèrement diminué au cours des années suivantes et est restée relativement stable pendant plus d'une décennie. Bien qu'il reste du travail pour atteindre la parité entre les sexes dans les rôles de leadership au sein des communautés des Premières Nations, les élections tenues en vertu des codes coutumiers n'empêchent pas la participation de toute personne pendant le processus électoral. Ce système électoral permet une grande accessibilité pour les électeurs qui peuvent être touchés par des obstacles tels que la distance

As the Department does not currently have any processes for tracking gender identities or sexual orientation of candidates, there is currently no data to reflect the number of 2SLGBTQIA+ candidates. At this time, the Band Governance Management System (BGMS) has been updated to include two-spirit as an option under gender for those elected officials who choose to identify themselves as such. This will allow for a further disaggregation of data as time goes on.

Rationale

The *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Lhtako Dene)* is made at the request of the Council of the Lhtako Dene Nation. The Lhtako Dene Nation Custom Election Code 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 future elections being conducted in accordance with that law.

Given the specific request by resolution of the First Nation's Council, the Minister of Indigenous Services no longer deems it advisable for the good governance of the Lhtako Dene Nation that its Chief and Council be selected by elections held in accordance with the *Indian Act*. Consequently, the *Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Lhtako Dene)* ensures that the elections of the Chief and Council can be held under the Lhtako Dene Nation Custom Election Code.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Compliance with the Lhtako Dene Nation Custom Election Code, the conduct of elections and disputes arising from the elections are now the responsibility of the Lhtako Dene Nation.

Contact

Yves Denoncourt
Acting Director
Governance Operations Directorate
Lands and Economic Development
Indigenous Services Canada
Email: yves.denoncourt@canada.ca

géographique et un handicap physique et offre des délais flexibles pendant lesquels le vote est rendu possible.

Comme le ministère ne dispose actuellement d'aucun processus pour suivre l'identité de genre ou l'orientation sexuelle des candidats, il n'existe aucune donnée pour refléter le nombre de candidats 2ELGBTQIA+. Le Système d'information sur l'administration des bandes (SIAB) a été mis à jour pour inclure les bispirituels comme option sous le genre pour les élus qui choisissent de s'identifier comme tels. Cela permettra une nouvelle désagrégation des données au fil du temps.

Justification

L'Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (dénée Lhtako) est pris à la demande du conseil de la Nation dénée Lhtako. Le code électoral de la Nation dénée Lhtako 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 cette loi.

Compte tenu de la demande spécifique du conseil de la Première Nation par voie d'une résolution, la ministre des Services aux Autochtones ne juge maintenant plus utile à la bonne administration de la Nation dénée Lhtako que l'élection du chef et du conseil 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 (dénée Lhtako) assure que les élections du chef et du conseil pourront se tenir en vertu du code électoral de la Nation dénée Lhtako.

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

En conformité avec le code électoral de la Nation dénée Lhtako, la tenue d'élections de même que les conflits en découlant relèvent dorénavant de la responsabilité de la Nation dénée Lhtako.

Personne-ressource

Yves Denoncourt
Directeur intérimaire
Direction des opérations de gouvernance
Terres et développement économique
Services aux Autochtones Canada
Courriel : yves.denoncourt@canada.ca

Registration
SOR/2021-233 November 26, 2021

RAILWAY SAFETY ACT

P.C. 2021-966 November 26, 2021

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 7.1^a and subsections 18(1)^b and (2)^c and 24(1)^d of the *Railway Safety Act*^e, makes the annexed *Regulations Amending the Grade Crossings Regulations*.

Regulations Amending the Grade Crossings Regulations

Amendments

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

cross-product means the product of the average annual daily railway movements and the average annual daily traffic. (*produit vectoriel*)

high-priority grade crossing means a public grade crossing with average annual daily railway movements of 10 or more and a railway design speed of 97 km/h (60 mph) or more. (*passage à niveau de priorité élevée*)

storage distance means, on a road that crosses a grade crossing, the shortest distance between the rail nearest the road approach of the grade crossing and the edge of the nearest intersecting road, measured along the centre line of the road, as represented by D in Figure 11-1 of the Grade Crossings Standards. (*distance de stockage*)

Enregistrement
DORS/2021-233 Le 26 novembre 2021

LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

C.P. 2021-966 Le 26 novembre 2021

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 7.1^a et des paragraphes 18(1)^b et (2)^c et 24(1)^d de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*^e, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les passages à niveau*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur les passages à niveau

Modifications

1 Le paragraphe 1(1) du *Règlement sur les passages à niveau*¹ est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

distance de stockage Sur une route traversant un passage à niveau, distance la plus courte entre le rail le plus près de l'abord routier du passage à niveau et la route la plus proche croisant la route qui traverse le passage à niveau, mesurée à partir de la ligne du centre de la route, telle que représentée par D dans la figure 11-1 des Normes sur les passages à niveau. (*storage distance*)

passage à niveau de priorité élevée Passage à niveau public où la moyenne annuelle de mouvements ferroviaires quotidiens est de dix ou plus et où la vitesse de référence sur la voie ferrée est de 97 km/h (60 mi/h) ou plus. (*high-priority grade crossing*)

produit vectoriel Le produit de la moyenne annuelle de mouvements ferroviaires quotidiens par le débit journalier moyen annuel. (*cross-product*)

^a S.C. 2015, c. 31, s. 19

^b S.C. 2012, c. 7, ss. 13(1) and (2)

^c S.C. 1999, c. 9, s. 12

^d S.C. 2015, c. 31, s. 23

^e R.S., c. 32 (4th Supp.)

¹ SOR/2014-275

^a L.C. 2015, ch. 31, art. 19

^b L.C. 2012, ch. 7, par. 13(1) et (2)

^c L.C. 1999, ch. 9, art. 12

^d L.C. 2015, ch. 31, art. 23

^e L.R., ch. 32 (4^e suppl.)

¹ DORS/2014-275

2 Section 2 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):**Non-application**

(3) Despite subsection (1), sections 19 to 96 do not apply in respect of the following grade crossings:

- (a)** a public grade crossing where
 - (i)** the average annual daily railway movements is less than three,
 - (ii)** the railway design speed is 17 km/h (10 mph) or less,
 - (iii)** it does not cross more than one track,
 - (iv)** the storage distance is 30 m or more, except if, at the road approach, access is for the exclusive use of pedestrians and non-motor vehicles,
 - (v)** whistling is required or permitted when railway equipment is approaching the grade crossing, and
 - (vi)** the cross-product is less than 2 000;
- (b)** a private grade crossing where
 - (i)** the railway design speed is 17 km/h (10 mph) or less,
 - (ii)** it does not cross more than two tracks, and
 - (iii)** the cross-product is less than 100;
- (c)** a private grade crossing where
 - (i)** the railway design speed for freight trains is 41 km/h (25 mph) or less,
 - (ii)** the railway design speed for passenger trains is 49 km/h (30 mph) or less,
 - (iii)** it does not cross more than one track,
 - (iv)** the storage distance is 30 m or more, except if, at the road approach, access is for the exclusive use of pedestrians and non-motor vehicles,
 - (v)** the cross-product is less than 100, and
 - (vi)** there is no sidewalk; and
- (d)** a grade crossing where the average annual daily railway movements is zero.

2 L'article 2 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :**Non-application**

(3) Malgré le paragraphe (1), les articles 19 à 96 ne s'appliquent pas aux passages à niveau suivants :

- a)** le passage à niveau public qui remplit les conditions suivantes :
 - (i)** la moyenne annuelle de mouvements ferroviaires quotidiens est inférieure à trois,
 - (ii)** la vitesse de référence sur la voie ferrée est de 17 km/h (10 mi/h) ou moins,
 - (iii)** il franchit au plus une voie ferrée,
 - (iv)** la distance de stockage est de 30 m ou plus, sauf si l'accès à l'abord routier est destiné à l'usage exclusif des piétons et des véhicules non motorisés,
 - (v)** le sifflet est exigé ou permis lorsque le matériel ferroviaire s'approche du passage à niveau,
 - (vi)** le produit vectoriel est inférieur à 2 000;
- b)** le passage à niveau privé qui remplit les conditions suivantes :
 - (i)** la vitesse de référence sur la voie ferrée est de 17 km/h (10 mi/h) ou moins,
 - (ii)** il franchit un maximum de deux voies ferrées,
 - (iii)** le produit vectoriel est inférieur à 100;
- c)** le passage à niveau privé qui remplit les conditions suivantes :
 - (i)** la vitesse de référence sur la voie ferrée des trains de marchandises est de 41 km/h (25 mi/h) ou moins,
 - (ii)** la vitesse de référence sur la voie ferrée des trains voyageurs est de 49 km/h (30 mi/h) ou moins,
 - (iii)** il franchit au plus une voie ferrée,
 - (iv)** la distance de stockage est de 30 m ou plus, sauf si l'accès à l'abord routier est destiné à l'usage exclusif des piétons et des véhicules non motorisés,
 - (v)** le produit vectoriel est inférieur à 100,
 - (vi)** il ne comporte aucun trottoir;
- d)** le passage à niveau où la moyenne annuelle de mouvements ferroviaires quotidiens est de zéro.

3 Subsection 21(4) of the Regulations is replaced by the following:**Timing**

(4) The requirements of subsections (1) to (3) must be met beginning on

- (a) November 28, 2022, in the case of a high-priority grade crossing; or
- (b) November 28, 2024, in any other case.

4 (1) Subsection 53(2) of the English version of the Regulations is replaced by the following:**Alternative — limited use**

(2) If the grade crossing provides access to fewer than three private dwelling-places and does not provide access to a business, a limited use warning system, and signs, that meet the standards set out in Appendix B of the Grade Crossings Standards, may be installed at the grade crossing instead of the warning system referred to in subsection (1).

(2) The portion of subsection 53(3) of the English version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

Alternative — walk light

(3) A limited use warning system with a walk light, and signs, that meet the standards set out in Appendix C of the Grade Crossings Standards, may be installed at the grade crossing instead of the warning system referred to in subsection (1) or (2), if

5 Section 59 of the Regulations is replaced by the following:**Additional requirements**

59 In addition to meeting the requirements of section 58, an existing grade crossing that is a public grade crossing must meet the requirements of sections 60 to 71 beginning on

- (a) November 28, 2022, in the case of a high-priority grade crossing; or
- (b) November 28, 2024, in any other case.

6 Section 74 of the Regulations is replaced by the following:**Additional requirements**

74 In addition to meeting the requirements of section 73, an existing grade crossing that is a private grade crossing must meet the requirements of sections 76 to 81 beginning on November 28, 2024.

3 Le paragraphe 21(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**Échéancier**

(4) Les exigences prévues aux paragraphes (1) à (3) doivent être respectées à compter des dates suivantes :

- a) le 28 novembre 2022, dans le cas d'un passage à niveau de priorité élevée;
- b) le 28 novembre 2024, dans les autres cas.

4 (1) Le paragraphe 53(2) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :**Alternative — limited use**

(2) If the grade crossing provides access to fewer than three private dwelling-places and does not provide access to a business, a limited use warning system, and signs, that meet the standards set out in Appendix B of the Grade Crossings Standards, may be installed at the grade crossing instead of the warning system referred to in subsection (1).

(2) Le paragraphe 53(3) de la version anglaise du même règlement, avant l'alinéa (a), est remplacé par ce qui suit :

Alternative — walk light

(3) A limited use warning system with a walk light, and signs, that meet the standards set out in Appendix C of the Grade Crossings Standards, may be installed at the grade crossing instead of the warning system referred to in subsection (1) or (2), if

5 L'article 59 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**Exigences additionnelles**

59 En plus de respecter les exigences prévues à l'article 58, le passage à niveau existant qui est un passage à niveau public doit respecter les exigences prévues aux articles 60 à 71, et ce, à compter des dates suivantes :

- a) le 28 novembre 2022, dans le cas d'un passage à niveau de priorité élevée;
- b) le 28 novembre 2024, dans les autres cas.

6 L'article 74 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**Exigences additionnelles**

74 En plus de respecter les exigences prévues à l'article 73, le passage à niveau existant qui est un passage à niveau privé doit respecter les exigences prévues aux articles 76 à 81, et ce, à compter du 28 novembre 2024.

7 Subsection 75(1) of the Regulations is replaced by the following:

Requirements respecting warning systems

75 (1) An existing grade crossing that is a private grade crossing must meet the requirements of sections 82 to 85 beginning on November 28, 2024.

8 Section 87 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (3):

Alternative — limited use

(4) If the grade crossing provides access to fewer than three private dwelling-places and does not provide access to a business, a limited use warning system, and signs, that meet the standards set out in Appendix B of the Grade Crossings Standards, may be installed at the grade crossing instead of the warning system referred to in subsection (1).

Alternative — walk light

(5) A limited use warning system with a walk light, and signs, that meet the standards set out in Appendix C of the Grade Crossings Standards, may be installed at the grade crossing instead of the warning system referred to in subsection (1) or (4), if

- (a)** access to the road is controlled by a locked barrier; or
- (b)** the grade crossing is for the exclusive use of the private authority and is not used by the public.

9 The Regulations are amended by replacing “the day on which these Regulations come into force” with “November 28, 2014” in the following provisions:

- (a)** the definitions *existing grade crossing* and *new grade crossing* in subsection 1(1);
- (b)** subsection 4(3);
- (c)** subsection 12(3); and
- (d)** paragraph 21(2)(b).

Coming into Force

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

7 Le paragraphe 75(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Exigences relatives aux systèmes d’avertissement

75 (1) Le passage à niveau existant qui est un passage à niveau privé doit respecter les exigences prévues aux articles 82 à 85, et ce, à compter du 28 novembre 2024.

8 L’article 87 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (3), de ce qui suit :

Option — usage restreint

(4) Si le passage à niveau donne accès à moins de trois maisons d’habitation privées et ne donne pas accès à un commerce, un système d’avertissement à usage restreint qui respecte les normes prévues à l’appendice B des Normes sur les passages à niveau et des panneaux qui respectent les normes prévues à cet appendice peuvent être installés au passage à niveau au lieu du système d’avertissement visé au paragraphe (1).

Option — feu piétonnier

(5) Un système d’avertissement à usage restreint comportant un feu de signalisation piétonnier qui respecte les normes prévues à l’appendice C des Normes sur les passages à niveau et des panneaux qui respectent les normes prévues à cet appendice peuvent être installés au passage à niveau au lieu du système d’avertissement visé aux paragraphes (1) ou (4), dans les cas suivants :

- a)** l’accès à la route est contrôlé par une barrière verrouillée;
- b)** le passage à niveau est destiné à l’usage exclusif de l’autorité privée et n’est pas utilisé par le public.

9 Dans les passages ci-après du même règlement, « à la date d’entrée en vigueur du présent règlement », « la date d’entrée en vigueur du présent règlement » et « l’entrée en vigueur du présent règlement » sont remplacés par « le 28 novembre 2014 » :

- a)** les définitions *nouveau passage à niveau* et *passage à niveau existant* au paragraphe 1(1);
- b)** le paragraphe 4(3);
- c)** le paragraphe 12(3);
- d)** l’alinéa 21(2)b).

Entrée en vigueur

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: The *Grade Crossings Regulations* (the Regulations), which were published in the *Canada Gazette*, Part II, on December 17, 2014, established enforceable safety standards, such as sightlines, signage, design of crossing surface, warning systems, inspection, and testing requirements, for federally regulated public and private railway grade crossings. The Regulations, which apply to both new and existing grade crossings, became effective immediately for all new grade crossings; however, the Regulations provided a seven-year timeframe for stakeholders (e.g. railway companies, road authorities and municipalities) to bring existing grade crossings into compliance with the safety standards. The seven-year compliance timeframe will expire, and the safety requirements will become effective for existing grade crossings, on November 28, 2021.

Based on broad consultations conducted since fall of 2019 with stakeholders, including municipalities, road authorities, railway companies and farmer associations, Transport Canada (TC) has determined that stakeholders will be unable to meet the November 28, 2021, compliance deadline for thousands of existing grade crossings. The COVID-19 pandemic has been partly responsible for the delays; however, there are also other factors, such as a lack of clarity among stakeholders about specific responsibilities and liabilities for the required upgrades, which could lead to disputes being raised to the Canadian Transportation Agency (the Agency) for settlement and contribute to implementation delays.

In addition to timing issues, TC has determined that the scope of application of the Regulations is too broad and, therefore, needs adjustment. Based on a comprehensive analysis of risk data covering the past seven years, TC has identified common characteristics in grade crossings that present a very low risk for serious accidents. From the data available to TC, 3 734 grade crossings that were subject to the upgrade requirements set out in the Regulations could be exempted based on these low-risk characteristics, as it has been determined that upgrades would only yield minimal safety benefits.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : Le *Règlement sur les passages à niveau* (le Règlement), qui a été publié dans la *Partie II de la Gazette du Canada* le 17 décembre 2014, a établi des normes de sécurité qui ont force exécutoire, lesquelles se rapportent notamment aux lignes de visibilité, à la signalisation, à la conception de la surface de croisement, aux systèmes d'avertissement, à l'inspection et à la mise à l'essai, pour les passages à niveau publics et privés de compétence fédérale. Le Règlement, qui vise à la fois les passages à niveau nouveaux et existants, est entré en vigueur immédiatement dans le cas des nouveaux passages à niveau, mais un délai de sept ans a toutefois été accordé aux intervenants (par exemple les compagnies de chemin de fer, les autorités responsables du service de voirie et les municipalités) afin qu'ils rendent leurs passages à niveau existants conformes aux normes de sécurité. Le 28 novembre 2021, le délai de conformité de sept ans expirera et les exigences en matière de sécurité entreront en vigueur pour les passages à niveau existants.

À la lumière de vastes consultations menées depuis l'automne 2019 auprès des intervenants, tels que des municipalités, des autorités responsables du service de voirie, des compagnies de chemin de fer et des associations d'agriculteurs, Transports Canada (TC) a déterminé que les intervenants seront incapables de respecter le délai de conformité fixé au 28 novembre 2021 en ce qui concerne des milliers de passages à niveau existants. La pandémie de COVID-19 explique en partie les retards accusés, mais d'autres facteurs entrent en jeu, comme le manque de compréhension des intervenants dans les responsabilités et les rôles précis qu'ils doivent assumer par rapport aux modernisations exigées, et en conséquence, des différends pourraient être soumis à l'Office des transports du Canada (l'Office) aux fins de résolution et engendrer des délais dans la mise en œuvre.

Outre les enjeux associés au délai, TC a déterminé que le champ d'application du Règlement est trop vaste et qu'il doit, en conséquence, être adapté. Selon une analyse approfondie des données sur les risques recueillies au cours des sept dernières années, TC a cerné les caractéristiques communes des passages à niveau qui posent un très faible risque d'accident grave. Selon les données mises à la disposition de TC, 3 734 passages à niveau qui étaient assujettis aux exigences de modernisation énoncées dans le Règlement pourraient en être exemptés sur la base de ces caractéristiques, puisque ces modernisations ne procureraient que peu d'avantages sur le plan de la sécurité.

Description: The regulatory amendments revise the scope of application of the Regulations by setting requirements for grade crossings according to a risk-based model. Under this model, grade crossings considered to be low risk are now not subject to upgrade requirements. The amendments also extend the compliance deadline for upgrade requirements by one year (until November 28, 2022) for existing crossings considered to be high priority, and three years (until November 28, 2024) for all other existing crossings (i.e. crossings that do not meet the threshold criteria for low-risk or high priority).

Rationale: This regulatory initiative addresses stakeholder concerns about meeting the November 2021 compliance deadline. The regulatory amendments also ensure that low-risk crossings are not subject to undue burden. In addition to the flexibilities being provided to stakeholders, the Regulations will also help ensure that needed safety improvements are prioritized according to risk and carried out as expeditiously as possible at the majority of grade crossings in Canada.

The total cost of the amendments is estimated to be \$244.03 million between 2021 and 2030 (present value, in 2020 Canadian dollars at a 7% discount rate), of which \$238.21 million would be assumed by Canadians and \$5.82 million by railway companies. These estimated costs represent safety benefits (estimated at the time of the 2014 publication of the Regulations) that would not be realized as a result of (i) delaying the compliance deadlines for upgrade requirements; and to a much lesser extent; (ii) exempting low-risk crossings from the application of some upgrade requirements. These costs are associated with estimated fatalities, serious injuries and property damage that would have been prevented if all existing grade crossings were to come into compliance with upgrade requirements on November 28, 2021.

The total benefits of the amendments are estimated to be \$110.76 million over the same 10-year analytical period, of which \$69.72 million would be realized by road authorities and \$41.04 million by railway companies. These benefits reflect the financial relief to affected stakeholders that would result from introducing a compliance exemption for low-risk grade crossings and from delaying the compliance deadlines for high-priority grade crossings and other implicated crossings. Overall, the amendments are expected to result in a net cost of \$133.27 million over the 10-year period.

Description : Les modifications réglementaires adaptent le champ d'application du Règlement en établissant des exigences pour les passages à niveau selon un modèle fondé sur les risques. Selon ce modèle, les passages à niveau dont les risques sont jugés faibles ne sont dorénavant pas assujettis aux exigences de modernisation. De plus, les modifications prolongent le délai de conformité avec ces exigences d'un an (jusqu'au 28 novembre 2022) pour les passages à niveau existants jugés de priorité élevée, et de trois ans (jusqu'au 28 novembre 2024) pour tous les autres passages à niveau existants (c'est-à-dire ceux qui ne satisfont pas au seuil des critères établis pour le risque faible ou la priorité élevée).

Justification : Ce règlement permet de tenir compte des préoccupations soulevées par les intervenants quant au respect du délai de conformité en novembre 2021. Les modifications réglementaires permettent également de veiller à ce que les passages à niveau à faible risque ne fassent pas l'objet d'un fardeau indu. Le Règlement accordera non seulement une latitude aux intervenants, mais il contribuera également à veiller à ce que les améliorations de la sécurité nécessaires soient priorisées en fonction du risque et apportées le plus rapidement possible à la majorité des passages à niveau au Canada.

Le coût total des modifications est évalué à 244,03 millions de dollars entre 2021 et 2030 (valeur actualisée en dollars canadiens de 2020 à un taux d'actualisation de 7 %); de cette somme, 238,21 millions de dollars seraient pris en charge par les Canadiens et 5,82 millions de dollars par les compagnies de chemin de fer. Ces coûts prévus représentent les avantages sur le plan de la sécurité (estimés au moment de publier le Règlement en 2014) qui ne pourraient pas être obtenus pour les raisons ci-après : (i) le report des délais de conformité relativement aux exigences de modernisation; (ii) dans une moindre mesure, l'exemption des passages à niveau à faible risque de certaines exigences de modernisation. Ces coûts sont associés aux décès, aux blessures graves et aux dommages matériels estimés qui auraient été évités si tous les passages à niveau existants se conformaient à ces exigences d'ici le 28 novembre 2021.

On estime que les modifications procureraient des avantages totaux de 110,76 millions de dollars répartis sur la même période d'analyse de 10 ans, d'une valeur de 69,72 millions de dollars pour les autorités responsables du service de voirie et de 41,04 millions de dollars pour les compagnies de chemin de fer. Ces avantages font ressortir le répit financier que les intervenants concernés recevraient si les passages à niveau à faible risque étaient exemptés de la conformité et si les délais de conformité des passages à niveau de priorité élevée et d'autres passages à niveau étaient reportés. De façon

Despite the net cost, TC has determined that the amendments are in the public interest, as they (i) address the fact that thousands of grade crossings were not going to meet the compliance deadline of November 28, 2021; and (ii) help ensure that required upgrades to high-priority crossings are prioritized and completed as expeditiously as possible.

générale, on s'attend à ce que les modifications entraînent un coût net de 133,27 millions de dollars sur une période de 10 ans. Malgré le coût net, TC a conclu que les modifications sont dans l'intérêt public puisqu'elles : (i) remédient au fait que des milliers de passages à niveau ne respecteraient pas le délai de conformité fixé au 28 novembre 2021; (ii) contribuent à veiller à ce que les modernisations exigées aux passages à niveau de priorité élevée soient priorisées et apportées le plus rapidement possible.

Issues

Grade crossing accidents remain the single largest source of fatalities and serious injuries involving railway operations in Canada. The *Grade Crossings Regulations* (the Regulations) were intended to address this long-standing and persistent rail safety issue. However, the approach and timeline for improving grade crossing safety in Canada were proving to be a significant challenge for various reasons, including the effects of the COVID-19 pandemic on municipal finances and construction activity; the financial burdens facing owners of private crossings; unforeseen delays in the process of identifying owners of private crossings; and difficulties in obtaining agreement between road authorities and railway companies on the upgrades required and apportionment of the costs.

Based on broad consultations conducted with stakeholders, including municipalities, road authorities, railway companies and farmer associations, Transport Canada (TC) determined that thousands of grade crossings covered under the Regulations were not going to meet the November 28, 2021, compliance deadline. As a result, it was TC's position that the upgrade requirements would not be implementable by November 28, 2021. TC concluded that it would not be able to enforce the Regulations at a level sufficient to produce a demonstrable improvement in the overall compliance situation. Railway companies and private and public crossing owners indicated that, as of November 28, 2021, they would still need between one and three years, to come into compliance. TC has therefore determined that regulatory amendments were necessary to avoid triggering a mass of non-compliances and to ensure that required improvements to safety at grade crossings are undertaken as quickly as possible with a priority focusing on crossings that present a higher risk.

Background

The Regulations came into force on November 28, 2014. The Regulations apply to over 13 000 public crossings and

Enjeux

Les accidents aux passages à niveau demeurent la source la plus importante de décès et de blessures graves attribuables à l'exploitation ferroviaire au Canada. Le *Règlement sur les passages à niveau* (le Règlement) devait remédier à cet enjeu persistant et de longue date lié à la sécurité ferroviaire. Cependant, l'approche et l'échéancier utilisés pour améliorer la sécurité aux passages à niveau au Canada posaient un défi important pour diverses raisons, dont les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les finances et les travaux de construction des municipalités, les fardeaux financiers imposés aux propriétaires de passages à niveau privés, les délais imprévus quant à la détermination des propriétaires de passages à niveau privés et les difficultés que pose la conclusion d'ententes entre les autorités responsables du service de voirie et les compagnies de chemin de fer en ce qui a trait aux modernisations exigées et à la répartition des coûts.

À la suite de vastes consultations menées auprès des intervenants, tels que les municipalités, les autorités responsables du service de voirie, les compagnies de chemin de fer et les associations d'agriculteurs, Transports Canada (TC) a conclu que des milliers de passages à niveau assujettis au Règlement ne respecteraient pas le délai de conformité fixé au 28 novembre 2021. Par conséquent, TC était d'avis que les exigences de modernisation ne pourraient pas être mises en œuvre d'ici le 28 novembre 2021. TC a conclu qu'il ne serait pas en mesure de mettre en application le Règlement à un niveau suffisant pour améliorer de façon marquée la situation. Les compagnies de chemin de fer et les propriétaires de passages à niveau publics et privés ont précisé qu'ils auraient encore besoin d'une à trois années pour atteindre la conformité à compter du 28 novembre 2021. C'est pourquoi TC a décidé que des modifications réglementaires s'imposaient pour éviter un nombre élevé de cas de non-conformité et veiller à ce que les améliorations de la sécurité nécessaires aux passages à niveau soient apportées le plus rapidement possible en accordant la priorité aux passages à niveau qui présentent un risque plus élevé.

Contexte

Le Règlement est entré en vigueur le 28 novembre 2014. Il concerne plus de 13 000 passages à niveau publics et plus

to more than 10 000 private crossings¹ along 41 711 kilometres (km) of track in Canada. Railway companies, road authorities and private owners of existing crossings were given until November 28, 2021 (seven years after the Regulations came into force), to comply with the upgrade requirements included in the Regulations. These requirements touched areas such as sightlines, crossing surface, road geometry (road approach, gradient/crossings angle, travelled way width), warning system specification/design and signage. All new crossings built after the Regulations came into force in 2014 must comply with specific safety requirements.

The primary objective of the Regulations was to increase safety at Canada's federally regulated grade crossings to reduce the incidence of deaths, injuries, and property damage by

1. establishing enforceable safety standards for grade crossings;
2. clarifying the roles and responsibilities of railway companies, road authorities and private authorities; and
3. promoting collaboration between railway companies and road authorities.

During the first two years of the original seven-year compliance period, road authorities and railway companies were required to share information with each other to determine what upgrades, if any, were required. The following five years were intended to provide stakeholders with sufficient time to plan and prepare for the required upgrades, with the majority of construction activities expected to happen in 2020 and 2021.

The Regulations clarified the roles and responsibilities of railway companies, road authorities and private authorities. Under the Regulations, railway companies, road authorities and private authorities share responsibility for managing safety at federally regulated grade crossings. This brought thousands of new regulated parties (some 1 600 road authorities and 9 000 private crossing owners) to the table. This resulted in unanticipated challenges among stakeholders in exchanging safety-related information and determining the required upgrades for public crossings. There were also unforeseen challenges in identifying owners of private crossings. These challenges led to delays and disputes about cost apportionment.

de 10 000 passages à niveau privés¹ qui sont situés le long des 41 711 kilomètres (km) de voies ferrées au Canada. Les compagnies de chemin de fer, les autorités responsables du service de voirie et les propriétaires fonciers des passages à niveau existants devaient se conformer aux exigences de modernisation énoncées dans le Règlement d'ici le 28 novembre 2021, soit sept ans après l'entrée en vigueur de ce dernier. Ces exigences se rapportaient notamment aux lignes de visibilité, à la surface de croisement, à la géométrie de la route (abord routier, déclivité/angle d'intersection, largeur de la chaussée), aux spécifications et à la conception du système d'avertissement et à la signalisation. Depuis l'entrée en vigueur du Règlement en 2014, tous les nouveaux passages à niveau doivent respecter des exigences particulières en matière de sécurité.

L'objectif principal du Règlement était d'accroître la sécurité aux passages à niveau de compétence fédérale au Canada afin de diminuer le nombre de décès, de blessures et de dommages matériels en :

1. établissant des normes de sécurité qui ont force exécutoire pour les passages à niveau;
2. précisant les rôles et les responsabilités des compagnies de chemin de fer, des autorités responsables du service de voirie et des autorités privées;
3. favorisant la collaboration entre les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie.

Durant les deux premières années du délai de conformité initial de sept ans, les autorités responsables du service de voirie et les compagnies de chemin de fer devaient échanger des renseignements entre elles pour déterminer si des modernisations s'imposaient. Les cinq autres années visaient à accorder aux intervenants suffisamment de temps pour planifier et préparer les travaux de modernisation exigés et réaliser la majorité des travaux de construction en 2020 et 2021.

Le Règlement a précisé les rôles et les responsabilités des compagnies de chemin de fer, des autorités responsables du service de voirie et des autorités privées. Conformément au Règlement, ces dernières se partagent la responsabilité de gérer la sécurité aux passages à niveau de compétence fédérale. Des milliers de nouvelles parties réglementées (quelque 1 600 autorités responsables du service de voirie et 9 000 propriétaires de passages à niveau privés) ont ainsi été appelées à apporter leur contribution. Par conséquent, les intervenants ont fait face à des défis inattendus liés à l'échange de renseignements sur la sécurité et à l'évaluation des modernisations exigées des passages à niveau publics. Il s'est également avéré difficile d'identifier les propriétaires de passages à niveau privés. Ces défis ont ainsi occasionné des retards et des différends à propos de la répartition des coûts.

¹ According to information TC received from surveys sent to industry in December 2020.

¹ Selon des renseignements que TC a tirés des sondages envoyés à l'industrie en décembre 2020.

Public crossings

Safety at public crossings is a shared responsibility between the railway company and the road authority. For existing public grade crossings, railway companies and road authorities were required to share prescribed information with each other within two years of the coming into force of the Regulations (by November 28, 2016). This was to give each party time to assess the safety of its infrastructure and plan accordingly. Several road authorities faced challenges with this phase; in communication with railway companies, these road authorities had indicated that they did not have the resources or the expertise to produce and validate the required safety information. Railway companies noted various gaps in the information that was provided by some road authorities. As a result, further communication and investigation were required to validate the information. The challenges in obtaining safety-related information combined with the pandemic restrictions had a significant impact on meeting the compliance deadline for upgrades.

In addition, since the fall of 2019, railway companies and road authorities have expressed concerns about their ability to complete the required upgrades to their crossings and stated that they would not be able to meet the November 2021 deadline. These concerns only intensified since the start of the COVID-19 pandemic. The bulk of the required upgrades to public grade crossings was always expected to occur towards the end of a five-year municipal planning cycle, meaning during the summers of 2020 and 2021. However, the pandemic led to the loss of the entire 2020 construction season, and municipalities are now faced with budget constraints, declining revenues and public health priorities, and lack the financial resources to invest in required upgrades. The impact of these constraints is evident in the fact that approximately 85% of existing public crossings are currently not compliant with the upgrade requirements.

Private crossings

Safety at private crossings has traditionally fallen under the responsibility of the railway company. However, in some cases, railway companies have agreements with private landowners, most of them from the agricultural community, where the private landowner can be responsible for up to 100% of the costs for required upgrades under the Regulations. Since January 2020, railway companies have started to send letters to these private owners informing them of upcoming bills for work on their

Passages à niveau publics

La compagnie de chemin de fer et l'autorité responsable du service de voirie se partagent la responsabilité d'assurer la sécurité aux passages à niveau publics. En ce qui a trait aux passages à niveau publics existants, les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie devaient s'échanger les renseignements exigés dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur du Règlement (au 28 novembre 2016). Chaque partie avait ainsi le temps d'évaluer la sécurité de son infrastructure et de planifier en conséquence. Plusieurs autorités responsables du service de voirie ont été confrontées à diverses difficultés durant cette étape; lors de leur communication avec les compagnies de chemin de fer, elles ont précisé qu'elles ne disposaient pas des ressources ou de l'expertise pour recueillir et valider les renseignements sur la sécurité exigés. Les compagnies de chemin de fer ont relevé diverses lacunes dans les renseignements fournis par certaines autorités responsables du service de voirie, et elles ont dû déployer d'autres efforts de communication et d'enquête pour valider les renseignements. Par conséquent, les difficultés rencontrées pour recueillir les renseignements sur la sécurité et les restrictions associées à la pandémie ont eu d'importantes répercussions sur le respect du délai de conformité avec les modernisations.

De plus, depuis l'automne 2019, les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie ont soulevé des préoccupations à propos de leur capacité à procéder aux travaux de modernisation exigés à leurs passages à niveau et ont précisé qu'elles ne respecteraient pas le délai de conformité fixé en novembre 2021. Ces préoccupations se sont d'ailleurs accrues depuis le début de la pandémie de COVID-19. Il a toujours été prévu que la majorité des modernisations exigées des passages à niveau publics aient lieu vers la fin du cycle quinquennal de planification municipale, soit durant les étés 2020 et 2021. Par contre, toute la saison de construction 2020 a été perdue en raison de la pandémie et les municipalités, qui sont confrontées maintenant à des restrictions budgétaires, à des revenus à la baisse et à des priorités en santé publique, n'ont pas les ressources financières pour investir dans les modernisations exigées. Ces restrictions ont des répercussions évidentes puisqu'on estime qu'environ 85 % des passages à niveau publics existants ne sont actuellement pas conformes aux exigences de modernisation du Règlement.

Passages à niveau privés

En général, les compagnies de chemin de fer sont responsables de veiller à la sécurité aux passages à niveau privés. Par contre, les compagnies de chemin de fer ont conclu, dans certains cas, des ententes avec les propriétaires de passages à niveau privés, qui vivent pour la plupart dans les milieux agricoles, et ceux-ci peuvent être responsables jusqu'à concurrence de 100 % des coûts des modernisations exigées pour satisfaire au Règlement. Depuis janvier 2020, les compagnies de chemin de fer ont commencé à envoyer

crossing. In the prepublication of the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS), the cost of a regular warning system was estimated at \$200,000. While estimates of these bills can vary, TC has been advised by railway companies that the cost of a warning system could cost \$300,000 to \$600,000, or higher, which most, if not all, landowners would be unable to afford. These costs have attracted considerable media attention, and some of the stakeholders have indicated that they were not properly informed of the November 2021 compliance deadline. Railway companies have indicated that delays were incurred in both (i) determining the required upgrades; and (ii) identifying and informing private crossing owners. Both activities proved to be more complex than expected. To date, only 22% of private crossings are considered to be fully compliant with the upgrade requirements.

Transport Canada's outreach efforts

TC has conducted extensive outreach with industry and stakeholders since 2015 to foster collaboration between railway companies and road authorities and to promote compliance by the deadline by using all tools at its disposal.

TC made the following efforts to encourage and facilitate stakeholder compliance with the Regulations:

- 2015–2020: TC attended annual meetings of municipal associations, including the Federation of Canadian Municipalities (FCM), and presented multiple information sessions on the Regulations to municipal stakeholders at numerous municipal association meetings and conferences across Canada, through both webinars and face-to-face meetings.
- 2015–2020: TC held information sessions on the Regulations with the provinces.
- 2015–2020: TC held joint sessions with the Canadian Transportation Agency (the Agency) to address and facilitate the resolution of disputes related to the Regulations, and also worked with the Agency to update their respective websites related to the Regulations.
- 2015–2020: TC held information sessions with smaller railway companies and road authorities to increase applications under Rail Safety Improvement Program (RSIP) for upgrades required by the Regulations.
- 2015: A placemat on the regulatory timelines was shared with the Railway Association of Canada (RAC) and the FCM for dissemination to their members.
- 2015: Information documents to support regulatory compliance were published on the TC website,

des lettres à ces propriétaires pour les informer qu'ils recevraient les factures des travaux qui seraient accomplis à leur passage à niveau. Dans la publication préalable du résumé de l'étude d'impact de la réglementation (REIR), le coût d'un système d'avertissement régulier avait été évalué à 200 000 \$. Bien que les montants approximatifs de ces factures varient, des compagnies de chemin de fer ont informé TC que le coût d'un système d'avertissement peut varier entre 300 000 \$ et 600 000 \$, ou plus. La majorité, sinon la totalité, des propriétaires fonciers n'auraient pas les moyens de payer un tel système. Ces coûts ont suscité beaucoup d'intérêt de la part des médias, et certains intervenants affirment qu'ils n'ont pas été bien informés du délai de conformité fixé en novembre 2021. Les compagnies de chemin de fer ont indiqué qu'elles ont accusé des retards pour ce qui est : (i) de cerner les modernisations nécessaires; (ii) de déterminer et d'informer les propriétaires de passages à niveau privés. Les deux activités se sont avérées plus complexes que prévu. À l'heure actuelle, seulement 22 % des passages à niveau privés sont jugés entièrement conformes aux exigences de modernisation.

Efforts de sensibilisation de Transports Canada

TC a déployé beaucoup d'efforts de sensibilisation auprès de l'industrie et des intervenants depuis 2015 pour favoriser la collaboration entre les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie et pour promouvoir la conformité d'ici la date limite en utilisant tous les outils à sa disposition.

TC a déployé les efforts ci-dessous pour encourager et aider les intervenants à se conformer au Règlement :

- 2015-2020 : TC a assisté aux réunions annuelles d'associations municipales, dont la Fédération canadienne des municipalités (FCM), et a offert de multiples séances d'information sur le Règlement aux intervenants du milieu municipal lors de nombreuses réunions d'associations municipales et de conférences à l'échelle du pays, que ce soit par webinaires ou rencontres en personne.
- 2015-2020 : TC a offert des séances d'information sur le Règlement aux provinces.
- 2015-2020 : TC a organisé des séances conjointes avec l'Office des transports du Canada (l'Office) afin de prévoir et de faciliter la résolution des différends concernant le Règlement, et il a aussi collaboré avec l'Office à la mise à jour de leurs sites Web respectifs sur le Règlement.
- 2015-2020 : TC a offert des séances d'information aux petites compagnies de chemin de fer et aux autorités responsables du service de voirie pour accroître le nombre de demandes de financement des modernisations exigées selon le Règlement qui sont soumises dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire (PASF).

including information sharing forms to support stakeholders in meeting the information-sharing requirements by the November 28, 2016, deadline.

- September 2016: TC sent letters to 1 656 road authorities providing information on the requirements in the Regulations.
- April 2017: The Minister of Transport sent letters to larger municipalities and provinces regarding the information-sharing requirements in the Regulations.
- 2017: TC established a working group with the RAC and the FCM to assist stakeholders in completing the information-sharing requirements in the Regulations.
- 2017–2019: Railway safety inspectors (RSIs) communicated with more than 478 road authorities between September 2017 and December 2019 to improve the information sharing for more than 2 300 crossings.
- 2019: TC presented multiple information sessions to municipal stakeholders on the regulatory requirements and on the application process for funding under the RSIP.
- December 2019: TC established a working group with various municipal associations in response to a letter sent to the Minister. Working group participants include the FCM, Alberta Urban Municipalities Association (AUMA), Saskatchewan Association of Rural Municipalities (SARM), Union des municipalités du Québec (UMQ), Association of Manitoba Municipalities (AMM), Rural Municipalities of Alberta (RMA), and Union of B.C. Municipalities (UBCM). This working group meets every other month to discuss the Regulations.

According to TC data, these efforts helped industry and stakeholders reach a compliance rate of approximately 99% for the information-sharing requirements of the Regulations as of March 2021 compared to 82% in 2016. Work continued to gather the missing information by the summer of 2021. However, it became clear that compliance with the November 2021 deadline for required upgrades would not be possible, leading to a situation where thousands of crossings would have been non-compliant if the Regulations were not amended.

- 2015 : Un diagramme sur l'échéancier du Règlement a été transmis à l'Association des chemins de fer du Canada (ACFC) et à la FCM pour diffusion à leurs membres.
- 2015 : Des documents d'information à l'appui de la conformité avec le Règlement ont été publiés sur le site Web de TC, y compris des formulaires d'échange de renseignements pour aider les intervenants à respecter les exigences liées à l'échange de renseignements d'ici la date limite du 28 novembre 2016.
- Septembre 2016 : TC a envoyé des lettres à 1 656 autorités responsables du service de voirie afin de leur fournir de l'information sur les exigences du Règlement.
- Avril 2017 : Le ministre des Transports a envoyé des lettres aux grandes municipalités et aux provinces à propos des exigences liées à l'échange des renseignements du Règlement.
- 2017 : TC a mis sur pied un groupe de travail de concert avec l'ACFC et la FCM pour aider les intervenants à satisfaire aux exigences liées à l'échange des renseignements du Règlement.
- 2017-2019 : Les inspecteurs de la sécurité ferroviaire (ISF) se sont entretenus avec plus de 478 autorités responsables du service de voirie entre septembre 2017 et décembre 2019 afin d'améliorer l'échange de renseignements pour plus de 2 300 passages à niveau.
- 2019 : TC a offert de multiples séances d'information aux intervenants du milieu municipal sur les exigences réglementaires et le processus de demande de financement dans le cadre du PASF.
- Décembre 2019 : TC a mis sur pied un groupe de travail auquel siègent diverses associations municipales pour donner suite à une lettre adressée au ministre. La FCM, l'Alberta Urban Municipalities Association (AUMA), la Saskatchewan Association of Rural Municipalities (SARM), l'Union des municipalités du Québec (UMQ), l'Association of Manitoba Municipalities (AMM), les Rural Municipalities of Alberta (RMA) et l'Union of B.C. Municipalities (UBCM) figurent parmi les participants au groupe de travail. Le groupe de travail se rencontre tous les deux mois pour discuter du Règlement.

Selon les données de TC, ces efforts ont aidé l'industrie et les intervenants à atteindre un taux de conformité d'environ 99 % en date de mars 2021 pour les exigences liées à l'échange des renseignements du Règlement, comparativement à 82 % en 2016. Les travaux se sont poursuivis pour recueillir les renseignements manquants jusqu'à l'été 2021. Par contre, il est devenu évident que le délai de conformité fixé au mois de novembre 2021 pour les modifications exigées ne serait pas respecté et qu'en conséquence, des milliers de passages à niveau ne seraient pas conformes si le Règlement n'était pas modifié.

Scope of application

In addition to the numerous challenges that impacted the timely implementation of required upgrades by stakeholders, TC determined that the scope of application of the 2014 Regulations was too broad and, therefore, in need of adjustment.

TC now has significantly more data than it did when the Regulations were initially developed, which has allowed TC to conduct more comprehensive and more accurate risk analyses on grade crossings throughout Canada. For example, TC now has the Rail Safety Integrated Gateway (RSIG), which is a data system tool that was developed to provide inspectors with the ability to document, analyze and report on the results of their oversight activities. RSIG enables TC to better capture and consolidate its inspection results, which can then be used to support better informed, risk-based decision-making.

TC now also uses GradeX, an internal web-based risk analysis tool, to generate a list of grade crossings, which is published annually on the Grade Crossings Inventory² on the Government of Canada's Open Data portal. The list of grade crossings in the inventory includes data on the location and characteristics of all crossings in Canada. This data is then used to support TC's rail safety inspection program.

Based on information collected through inspection activities in the RSIG, GradeX, as well as the Transportation Safety Board of Canada (TSB) data on rail occurrences, TC was able to determine that there are common characteristics for grade crossings that would represent a very low risk for serious accidents. Using this information, TC was able to establish an objective set of criteria that would capture grade crossings that present a very low risk. Based on the information available, TC estimates that 3 734 grade crossings currently subject to the upgrade requirements set out in the Regulations could be exempted.

Objective

The primary objectives of the regulatory amendments are to address stakeholder concerns about meeting the November 2021 compliance deadline and to ensure that safety requirements for existing individual grade crossings better reflect the relative level of risk at those crossings. Despite delaying compliance deadlines and removing some grade crossings from the scope of application, the regulatory amendments will still support the broad safety goals of the 2014 Regulations by ensuring that safety improvements are carried out at the majority of grade crossings in Canada as soon as reasonably practical — with a focus

² [Grade Crossings Inventory — Open Government Portal \(canada.ca\)](https://open.canada.ca/data/govtable/grade-crossings)

Champ d'application

Outre les nombreux défis qui ont eu des répercussions sur la mise en œuvre opportune des modernisations exigées par les intervenants, TC a conclu que le champ d'application du Règlement de 2014 était trop vaste et qu'il devait, par conséquent, être modifié.

TC a accumulé beaucoup plus de données depuis l'élaboration initiale du Règlement, ce qui lui a permis d'analyser d'une manière plus exhaustive et précise les risques associés aux passages à niveau au Canada. À titre d'exemple, TC possède maintenant la Passerelle intégrée de la sécurité ferroviaire (PISF), un système de données qui a été conçu pour conférer aux inspecteurs la capacité de documenter, d'analyser et de présenter les résultats de leurs activités de surveillance. Grâce à la PISF, TC peut mieux consigner et regrouper ses résultats d'inspection, lesquels servent ensuite à appuyer un processus décisionnel fondé sur les risques qui est mieux éclairé.

TC utilise également GradeX, un outil Web interne d'analyse des risques, pour générer une liste des passages à niveau qui est ensuite publiée chaque année sur la page Web de l'Inventaire des passages à niveau² du portail de données ouvertes du gouvernement du Canada. Cette liste de passages à niveau contient des données sur les endroits et les caractéristiques de tous les passages à niveau au Canada. TC utilise ensuite ces données pour soutenir le programme d'inspection de la sécurité ferroviaire.

Au moyen des renseignements tirés des activités d'inspection de la PISF, de GradeX ainsi que des données sur les événements ferroviaires du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), TC a conclu que les passages à niveau qui représentent très peu de risque d'accident grave ont des caractéristiques communes. À l'aide de ces renseignements, TC a été en mesure d'élaborer un ensemble objectif de critères pour les passages à niveau qui posent un risque très faible. Selon les renseignements disponibles, TC estime que 3 734 passages à niveau actuellement assujettis aux exigences de modernisation énoncées dans le Règlement pourraient être exemptés.

Objectif

Les modifications réglementaires visent principalement à tenir compte des préoccupations soulevées par les intervenants au sujet du respect du délai de conformité de novembre 2021 et à veiller à ce que les exigences en matière de sécurité énoncées pour les passages à niveau existants reflètent mieux leur niveau de risque relatif. Même si les délais de conformité sont reportés et si certains passages à niveau sont retirés du champ d'application, les modifications réglementaires permettront tout de même d'appuyer les objectifs de sécurité généraux du Règlement de 2014 en veillant à ce que les améliorations de la sécurité soient

² [Inventaire des passages à niveau — Portail du gouvernement ouvert \(canada.ca\)](https://open.canada.ca/data/govtable/grade-crossings)

on completing upgrades at the public grade crossings that present the highest risk first.

Without the amendments, it was expected that the Agency would receive a high level of complaints from private crossings owners in the lead up to the November 2021 compliance deadline. The amendments permanently exclude approximately 32% of private crossings from the requirements and provide a three-year extension for approximately 68% of private crossings. This could be translated into an immediate 32% reduction in the number of complaints expected to be received by the Agency from owners of private crossings, and a staggering of the majority of the complaints from owners of other private crossings over three additional years.

Description

1. Establish risk criteria

As previously noted, based on extensive analyses of data, which looked at factors such as train volumes and speeds at grade crossings, as well as the likelihood and potential impact of incidents, TC determined that the 2014 Regulations were suboptimal in their scope of application. As a result, TC developed a three-tiered, risk-based approach to the scope of application, specifically looking at the following risk factors:

- TSB data on rail occurrences;
- the volume of road and railway traffic;
- maximum train and vehicle speeds;
- number of tracks and lanes;
- whether the crossing is located in an urban or a rural environment; and
- whether or not warning systems are in place at the crossing (i.e. gates, bells, lights).

High-priority grade crossings

High-priority grade crossings are defined in the Regulations as public grade crossings with average daily railway movements³ of 10 or more and a railway design speed⁴ of 97 km/h (60 mph) or more.

³ Average annual daily railway movements means the number of movements of engines, or engines coupled with railway equipment, across a grade crossing in a year, divided by the number of days in that year.

⁴ Railway design speed means the railway equipment speed that corresponds to the current design of the grade crossing.

apportées à la majorité des passages à niveau au Canada dès que cela est raisonnablement possible. Les travaux de modernisation auront d'abord lieu aux passages à niveau présentant un risque plus élevé.

Sans les modifications, on s'attendait à ce que l'Office reçoive un niveau élevé de plaintes des propriétaires de passages à niveau privés d'ici le délai de conformité fixé en novembre 2021. Ces modifications permettent d'exclure de manière permanente environ 32 % des passages à niveau privés des exigences et de prolonger le délai de trois ans pour quelque 68 % des passages à niveau privés. Cela pourrait se traduire par une réduction immédiate de 32 % du nombre de plaintes que l'Office pourrait recevoir de la part des propriétaires de passages à niveau privés ainsi que l'étalement de la majorité des plaintes déposées par les propriétaires d'autres passages à niveau privés sur trois années supplémentaires.

Description

1. Établir les critères de risque

Comme il a été susmentionné, TC a conclu que le champ d'application du Règlement de 2014 n'était pas optimal après avoir effectué des analyses approfondies des données, qui ont pris en considération le volume et la vitesse des trains aux passages à niveau ainsi que la probabilité et les répercussions potentielles des incidents. Par conséquent, TC a élaboré une approche en trois volets, qui est fondée sur les risques, à l'égard du champ d'application. Cette approche porte en particulier sur les facteurs de risque ci-après :

- les données sur les événements ferroviaires du BST;
- le volume de la circulation routière et ferroviaire;
- les vitesses maximales des trains et des véhicules;
- le nombre de voies ferrées et de voies de circulation;
- le milieu urbain ou rural dans lequel le passage à niveau est situé;
- les systèmes d'avertissement installés au passage à niveau (c'est-à-dire les barrières, la sonnerie, les feux).

Passages à niveau de priorité élevée

Le Règlement définit les passages à niveau de priorité élevée comme étant les passages à niveau publics où la moyenne quotidienne de mouvements ferroviaires³ est égale ou supérieure à 10 trains et où la vitesse de référence sur la voie ferrée⁴ est égale ou supérieure à 97 km/h (60 mi/h).

³ La moyenne annuelle de mouvements ferroviaires quotidiens est le nombre de mouvements de locomotives, ou de locomotives attelées à du matériel roulant, qui franchissent un passage à niveau dans une année, divisé par le nombre de jours dans la même année.

⁴ La vitesse de référence sur la voie ferrée est la vitesse du matériel roulant qui correspond à la conception actuelle du passage à niveau.

Based on TC data, only the Canadian National Railway Company (CN), Canadian Pacific Railway (CP) and VIA Rail Canada (VIA) have crossings that meet the criteria for high-priority grade crossings. The new definition of high-priority grade crossings will capture 2 125 public grade crossings.

Low-risk grade crossings

Low-risk crossings are crossings for which TC has determined that the residual risks would be minimal regardless of whether or not these crossings are upgraded. In other words, TC has determined that subjecting these crossings to the requirements in sections 19 to 96 of the Regulations would not result in appreciable safety benefits.

Specifically, crossings meeting all of the criteria in any one of the following four categories are considered low risk (as long as they continue to satisfy the criteria):

1. Public grade crossings where the average annual daily railway movements are less than three, the railway design speed is 17 km/h (10 mph) or less, no more than one track crosses the grade crossing, the storage distance⁵ is 30 metres or more (except if, at the road approach, access is for the exclusive use of pedestrians and non-motor vehicles), whistling is required or permitted when railway equipment is approaching the grade crossing, and the cross-product⁶ is less than 2 000;
2. Private grade crossings where the railway design speed is 17 km/h (10 mph) or less, no more than two tracks cross the grade crossing, and the cross-product is less than 100; or
3. Private grade crossings where the railway design speed is 41 km/h (25 mph) or less for freight trains and 49 km/h (30 mph) or less for passenger trains, no more than one track crosses the grade crossing, the storage distance is 30 metres or more (except if, at the road approach, access is for the exclusive use of pedestrians and non-motor vehicles), the cross-product is less than 100, and there is no sidewalk.
4. Public or private grade crossing where the average annual daily railway movements is zero.

⁵ Storage distance means, on a road that crosses a grade crossing, the shortest distance between the rail nearest the road approach of the grade crossing and the edge of the nearest intersecting road, measured along the centre line of the road, as represented by D in Figure 11-1 of the *Grade Crossings Standards*.

⁶ Cross-product means the product obtained by multiplying the average annual daily railway movements by the average annual daily traffic.

Selon les données de TC, la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN), le Chemin de fer Canadien Pacifique (CP) et VIA Rail Canada (VIA Rail) sont les seules compagnies dont les passages à niveau satisfont aux critères établis pour les passages à niveau de priorité élevée. La nouvelle définition des passages à niveau de priorité élevée concernera 2 125 passages à niveau publics.

Passages à niveau à faible risque

Les passages à niveau à faible risque sont ceux qui, selon TC, ont des risques résiduels minimales, qu'ils soient modernisés ou non. Autrement dit, TC a conclu que même si ces passages sont assujettis aux exigences énoncées dans les articles 19 à 96 du Règlement, ils procureraient peu d'avantages notables sur le plan de la sécurité.

Plus particulièrement, les passages à niveau qui satisfont à tous les critères énoncés dans l'une des quatre catégories ci-dessous sont jugés à faible risque (dans la mesure où ils continuent de respecter les critères) :

1. les passages à niveau publics où la moyenne annuelle de mouvements ferroviaires quotidiens est inférieure à trois, la vitesse de référence sur la voie ferrée est égale ou inférieure à 17 km/h (10 mi/h), une seule voie ferrée traverse le passage à niveau, la distance de stockage⁵ est égale ou supérieure à 30 mètres (sauf si les piétons et les véhicules non motorisés sont les seuls à avoir accès à partir de l'abord routier), le sifflet est exigé ou autorisé lorsque le matériel roulant s'approche du passage à niveau et le produit vectoriel⁶ est inférieur à 2 000;
2. les passages à niveau privés où la vitesse de référence sur la voie ferrée est égale ou inférieure à 17 km/h (10 mi/h), un maximum de deux voies ferrées traversent le passage à niveau et le produit vectoriel est inférieur à 100;
3. les passages à niveau privés où la vitesse de référence sur la voie ferrée est égale ou inférieure à 41 km/h (25 mi/h) pour les trains de marchandises et à 49 km/h (30 mi/h) pour les trains de voyageurs, une seule voie ferrée traverse le passage à niveau, la distance de stockage est égale ou supérieure à 30 mètres (sauf si les piétons et les véhicules non motorisés sont les seuls à avoir accès à partir de l'abord routier), le produit vectoriel est inférieur à 100 et il n'y a aucun trottoir;
4. les passages à niveau publics ou privés où la moyenne annuelle de mouvements ferroviaires quotidiens est de zéro.

⁵ Lorsqu'une route franchit un passage à niveau, la distance de stockage est la distance la plus courte entre le rail le plus près de l'abord routier du passage à niveau et le bord du carrefour le plus près, qui est mesurée le long de la ligne médiane de la route, comme il est illustré à la partie D, figure 11-1 des *Normes sur les passages à niveau*.

⁶ Le produit vectoriel est calculé en multipliant la moyenne annuelle de mouvements ferroviaires quotidiens par la moyenne annuelle de déplacements de véhicules routiers quotidiens.

Other grade crossings

Grade crossings that do not meet the definition of “high-priority grade crossings” or do not fall under any of the four categories of low-risk grade crossings are not specifically defined in the Regulations. This general category of other grade crossings currently includes an estimated 17 469 crossings, representing 75% of the total crossings in scope of the Regulations.

Changes to grade crossings

It should be noted that a crossing could become subject to different requirements or a different timeline for compliance if there are changes to the railway design speed, average annual daily railway movements, cross-product, or other criteria applicable at the crossing. Operational characteristics at a grade crossing are not static and may change over time (e.g. increase in train speeds to maintain a level of service, road volumes increasing or decreasing due to changes in urban planning). Stakeholders who make changes to a grade crossing that would put the grade crossing in a different risk category under the Regulations will need to ensure that any upgrade requirements are met within the timeframes set out in the Regulations or, if those timelines have expired, before implementing the changes to the grade crossing.

2. Add a scope of application to exclude low-risk grade crossings from sections 19 to 96 of the Regulations

The Regulations amend the scope of application to exclude low-risk grade crossings from the requirements in sections 19 to 96 of the Regulations.

Sections 19 to 96 establish requirements to sightlines; design, construction, signs and warning systems for new public and private grade crossings; updated requirements for existing public and private grade crossings; and general requirements for instrument housing, inspections, testing and maintenance. Excluding the application of sections 19 to 96 of the Regulations for low-risk crossings will likely capture a significant number of field-to-field crossings used by farmers, which comprise a large proportion of private crossings, as well as many public and private crossings located on railway lines that have been identified for discontinuance within the next three years.

The amendments reduce the overall number of grade crossings impacted by upgrade requirements and will alleviate concerns from private landowners facing large

Autres passages à niveau

Les passages à niveau qui ne répondent pas à la définition d'un « passage à niveau de priorité élevée » ou qui ne correspondent pas à l'une des quatre catégories de passages à niveau à faible risque ne sont pas définis explicitement dans le Règlement. À l'heure actuelle, cette catégorie générale inclut environ 17 469 passages à niveau, soit 75 % de tous les passages à niveau assujettis au Règlement.

Changements à un passage à niveau

Il est à noter qu'un passage à niveau pourrait devenir assujéti à des exigences ou échéances différentes aux fins de conformité si des changements sont apportés à la vitesse de référence sur la voie ferrée, à la moyenne annuelle de mouvements ferroviaires quotidiens, au produit vectoriel ou à tout autre critère pertinent au passage à niveau. Les caractéristiques opérationnelles d'un passage à niveau ne sont pas statiques et peuvent varier avec le temps (par exemple une augmentation de la vitesse des trains afin de maintenir un certain niveau de service, une augmentation ou diminution du volume de circulation routière à la suite d'activités de planification urbaine). Les intervenants qui apporteront des modifications à un passage à niveau, lequel relèvera en conséquence d'une catégorie de risque différente en vertu du Règlement, devront s'assurer que toutes les exigences de modernisation sont respectées dans les délais prévus dans le Règlement ou, si ces échéanciers ont expiré, avant d'apporter toute modification au passage à niveau.

2. Ajouter un champ d'application pour exclure les passages à niveau à faible risque des articles 19 à 96 du Règlement

Le champ d'application du Règlement est modifié afin d'exclure les passages à niveau à faible risque des exigences prévues dans les articles 19 à 96 du Règlement.

Ces articles prévoient les exigences liées aux lignes de visibilité ainsi qu'à la conception, la construction, les panneaux et les systèmes d'avertissement des nouveaux passages à niveau publics et privés; les exigences mises à jour pour les passages à niveau existants publics et privés, et les exigences générales concernant le boîtier des instruments, les inspections, la mise à l'essai et l'entretien. Un grand nombre de franchissements d'un champ à l'autre utilisés par les fermiers, qui représentent une grande proportion des passages à niveau privés, ainsi que de nombreux passages à niveau publics et privés situés sur les voies ferrées qui seront abandonnées au cours des trois prochaines années, figureront vraisemblablement parmi les passages à niveau à faible risque exclus de l'application des articles 19 à 96 du Règlement.

Les modifications permettent de réduire le nombre de passages à niveau concernés par les exigences de modernisation et d'atténuer les préoccupations des propriétaires

expenditures for upgrading crossings that are subject to minimal traffic levels. The amendments are also expected to reduce pressure on the Agency to mediate existing and potential disputes between railway companies and landowners over costs for upgrades to such crossings.

The amendments remove a total of 3 734 low-risk crossings from scope, including 496 public crossings and 3 238 private crossings, as long as they continue to satisfy the criteria. Based on available data, these low-risk crossings comprise about 16% of the total crossings currently subject to the Regulations. Despite the exclusion, if TC determines that a crossing presents a safety risk, options remain available under the *Railway Safety Act* (RSA) for TC to address specific threats or immediate threats.

Of the 3 238 total private crossings that have been excluded, 1 099 are expected to be excluded on the basis that the railway design speed is 17 km/h (10 mph) or less, no more than two tracks cross the grade crossing, and the cross-product is less than 100. In addition, 2 593 private crossings are expected to be excluded on the basis that the railway design speed is 41 km/h (25 mph) or less for freight trains and 49 km/h (30 mph) or less for passenger trains, no more than one track crosses the grade crossing, the storage distance is 30 metres or more, the cross-product is less than 100, and there is no sidewalk. Finally, 253 private crossings are expected to be excluded on the basis that there are no railway movements. Note that a total of 707 private crossings are captured under more than one exclusion criteria for low-risk private crossings.

TC estimates that costs have already been borne for approximately 665 low-risk private crossings to perform upgrades in order to be in compliance with the requirements of the Regulations by the original November 2021 compliance date. It is likely that many of these crossings required only minimal upgrades to be in compliance with the Regulations.

Low-risk grade crossings remain in scope for the regulatory provisions related to definitions (section 1), application (section 2), compliance (section 3), information sharing (sections 4 to 18), blocked crossings (sections 97 to 103), audible warnings (sections 104 to 107), and records (sections 108 to 110). The following is the rationale for keeping low-risk crossings in scope for each of these sections:

1. Section 1: The definitions are relevant to low-risk crossings because they would still be subject to some requirements of the Regulations.

fonciers qui devaient assumer d'importantes dépenses afin de moderniser leurs passages à niveau malgré le volume de la circulation minimale. De plus, elles devraient permettre de diminuer les pressions sur l'Office qui est appelé à assurer la médiation des différends actuels et potentiels entre les compagnies de chemin de fer et les propriétaires fonciers en ce qui a trait aux coûts liés à la modernisation des passages à niveau.

En outre, les modifications permettent d'écarter du champ d'application un total de 3 734 passages à niveau à faible risque, dont 496 sont publics et 3 238 sont privés, dans la mesure où ils continuent de satisfaire aux critères. Selon les données disponibles, ces passages à niveau à faible risque représentent environ 16 % de tous les passages à niveau actuellement assujettis au Règlement. Malgré l'exclusion, si TC détermine qu'un passage à niveau présente un risque pour la sécurité, des options demeurent disponibles en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (LSF) pour qu'il aborde ce risque ou risque imminent.

Sur les 3 238 passages à niveau privés qui ont été exclus, 1 099 d'entre eux sont exclus puisque la vitesse de référence sur la voie ferrée est égale ou inférieure à 17 km/h (10 mi/h), un maximum de deux voies ferrées traversent le passage à niveau et le produit vectoriel est inférieur à 100. De plus, 2 593 passages à niveau privés sont exclus puisque la vitesse de référence sur la voie ferrée est égale ou inférieure à 41 km/h (25 mi/h) pour les trains de marchandises et à 49 km/h (30 mi/h) pour les trains de voyageurs, une seule voie ferrée traverse le passage à niveau, la distance de stockage est égale ou supérieure à 30 m, le produit vectoriel est inférieur à 100 et il n'y a aucun trottoir. Enfin, 253 passages à niveau privés sont exclus puisqu'aucun train n'y circule. Il convient de préciser que 707 passages sont visés par plus d'un critère d'exclusion établi pour les passages à niveau privés à faible risque.

TC estime que des coûts ont déjà été assumés pour moderniser approximativement 665 passages à niveau privés à faible risque afin qu'ils se conforment aux exigences du Règlement d'ici la date de conformité qui était initialement prévue en novembre 2021. Il est probable que bon nombre d'entre eux devaient faire l'objet de modernisations minimales pour satisfaire au Règlement.

Les passages à niveau à faible risque demeurent assujettis aux dispositions réglementaires relatives aux définitions (article 1), à l'application (article 2), au respect des exigences (article 3), au partage des renseignements (articles 4 à 18), à l'obstruction du passage à niveau (articles 97 à 103), à l'avertissement audible (articles 104 à 107) et aux registres (articles 108 à 110). Les justifications pour conserver les passages à niveau à faible risque assujettis à ces articles sont énoncées ci-après.

1. Article 1 : Les définitions sont pertinentes pour les passages à niveau à faible risque, car ceux-ci sont encore assujettis à certaines exigences du Règlement.

2. Section 2: The scope of application are relevant to low-risk crossings because it would set out the criteria for low-risk crossings.
 3. Section 3: The compliance section provides a detailed clarification of the roles and responsibilities under the Regulations for railway companies and road authorities in respect of public and private grade crossings. Before the Regulations came into force in November 2014, the roles and responsibilities of these parties for monitoring conditions at existing grade crossings were often unclear, and multiple *Railway Safety Act* review reports had noted that the multi-jurisdictional nature of grade crossings is at the root of their safety deficiencies. As railway companies and road authorities will continue to have responsibilities related to low-risk crossings under some sections of the Regulations, section 3 will continue to apply.
 4. Sections 4 to 18: Under the information-sharing requirements of the Regulations, railway companies and road authorities were required to share information with each other within two years after approval and publication of the Regulations, i.e. by November 28, 2016. Railway companies are also required to keep the most recent information shared. The purpose of these requirements is to ensure railway companies and road authorities have the information needed to assess what modifications, if any, would be needed to bring crossings into compliance with the Regulations. Railway companies and road authorities are also required to share information with each other when a new grade crossing is constructed or when there is an alteration or operational change at a grade crossing. These sections will continue to apply to all crossings, as they contain requirements for stakeholders to share information on planned changes to the operations of the grade crossing so that railway companies and road authorities have the information they need to assess the safety of their infrastructure and plan accordingly.
 5. Sections 97 to 103: Before the Regulations came into force in November 2014, *Railway Safety Act* review reports identified blocked grade crossings as a serious safety concern. Under these sections on the obstruction of grade crossings, when a city, town, municipality or other organized district passes a resolution that the obstruction of a public grade crossing creates a safety concern, railway companies and road authorities are required to collaborate to resolve that concern. Further, railway companies are required to use all necessary measures to clear a public grade crossing immediately when an emergency vehicle requires passage. Road authorities are required to ensure that vehicles do not stop on the crossing surface of a public grade crossing. These sections will continue to apply to low-risk crossings because the safety rationale and benefits of these requirements are still relevant for low-risk crossings.
2. Article 2 : Le champ d'application est pertinent pour les passages à niveau à faible risque, car il énonce les critères qui concernent ces passages à niveau.
 3. Article 3 : L'article « Respect des exigences » décrit avec précision les rôles et les responsabilités que les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie assument au titre du Règlement en ce qui concerne les passages à niveau publics et privés. Avant l'entrée en vigueur du Règlement en novembre 2014, les rôles et les responsabilités que ces parties devaient exercer pour surveiller la condition des passages à niveau existants étaient souvent peu clairs, et plusieurs rapports d'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* ont révélé que la nature intergouvernementale des passages à niveau est à l'origine de leurs lacunes en matière de sécurité. Puisque certains articles du Règlement énoncent encore des responsabilités liées aux passages à niveau à faible risque pour les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie, l'article 3 continue de s'appliquer.
 4. Articles 4 à 18 : Selon les exigences réglementaires liées au partage des renseignements, les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie devaient s'échanger des renseignements dans les deux ans suivant l'approbation et la publication du Règlement, c'est-à-dire au 28 novembre 2016. Les compagnies de chemin de fer sont également tenues de conserver les renseignements les plus récents qui ont été échangés. Ces exigences visent à garantir que les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie possèdent les renseignements dont elles ont besoin pour évaluer les modifications qui s'imposent, au besoin, afin que les passages à niveau soient conformes au Règlement. Les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie sont également tenues de s'échanger des renseignements lorsqu'un nouveau passage à niveau est construit ou qu'une modification ou un changement opérationnel est apporté à un passage à niveau. Ces articles continueront de s'appliquer à tous les passages à niveau puisqu'ils comprennent des exigences liées au partage des renseignements portant sur des changements planifiés aux opérations d'un passage à niveau afin que les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie possèdent les renseignements dont elles ont besoin pour évaluer la sécurité de leur infrastructure et planifier en conséquence.
 5. Articles 97 à 103 : Avant l'entrée en vigueur du Règlement en novembre 2014, des rapports d'examen de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* ont révélé que l'obstruction des passages à niveau était une grave préoccupation en matière de sécurité. Selon les articles ayant trait à l'obstruction des passages à niveau, lorsqu'une ville, une municipalité ou toute autre circonscription administrative adopte une résolution selon laquelle

6. Sections 104 to 107: The audible warning sections of the Regulations prescribe the requirements of an area where the cessation of train whistling may be prohibited under section 23.1 of the RSA and also provide for the safety attributes of a grade crossing in respect of audible warnings. For instance, in order to be granted whistling cessation, a crossing must have a warning system. These sections will continue to apply to low-risk crossings because the safety rationale and benefits of these requirements are still relevant for low-risk crossings.
7. Sections 108 to 110: These record-keeping requirements support TC in conducting oversight and enforcement of the Regulations, and are still relevant to low-risk crossings under the amendments.

3. Extend the compliance deadline by one year for high-priority grade crossings and three years for other grade crossings

The amendments provide a one-year extension to the November 2021 compliance deadline for high-priority grade crossings and a three-year extension to the compliance deadline for other grade crossings.

Given the extent of the work that remains to be done on public crossings by railway companies and road authorities, a risk-based extension to the deadline ensures that parties prioritize their efforts and resources to bring public grade crossings that present the highest risk into compliance as quickly as possible.

In developing the compliance deadlines, TC consulted with stakeholders, such as railway companies and road authorities, and conducted extensive data reviews, which looked at collision risks, impacts, and histories.

l'obstruction d'un passage à niveau public suscite une préoccupation en matière de sécurité, les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie doivent travailler de concert pour remédier à la préoccupation. De plus, les compagnies de chemin de fer doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour libérer un passage à niveau public dès qu'un véhicule d'urgence doit le franchir. Les autorités responsables du service de voirie doivent s'assurer que les véhicules ne s'arrêtent pas sur la surface de croisement d'un passage à niveau public. Ces articles continueront de s'appliquer aux passages à niveau à faible risque puisque la justification et les avantages sur le plan de la sécurité sont encore pertinents.

6. Articles 104 à 107 : Les articles concernant l'avertissement audible du Règlement énoncent les exigences à respecter pour que le sifflet du train soit interdit dans un territoire conformément à l'article 23.1 de la LSF ainsi que les caractéristiques de sécurité d'un passage à niveau par rapport à l'avertissement audible. À titre d'exemple, un passage à niveau doit être doté d'un système d'avertissement afin d'y autoriser l'interdiction du sifflet. Ces articles continueront de s'appliquer aux passages à niveau à faible risque puisque la justification et les avantages sur le plan de la sécurité sont encore pertinents.
7. Articles 108 à 110 : Les exigences relatives à la conservation des registres aident TC à mener ses activités de surveillance et d'application du Règlement, et elles sont encore pertinentes pour les passages à niveau à faible risque même si les modifications sont apportées.

3. Prolonger le délai de conformité d'un an pour les passages à niveau de priorité élevée et de trois ans pour les autres passages à niveau

Les modifications permettent de prolonger le délai de conformité fixé en novembre 2021 d'un an pour les passages à niveau de priorité élevée et de trois ans pour les autres passages à niveau.

Compte tenu de l'ampleur des travaux que les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie doivent encore accomplir à l'égard des passages à niveau publics, le report de la date d'échéance en fonction des risques permet de veiller à ce que les parties priorisent leurs efforts et leurs ressources afin de rendre conformes les passages à niveau publics à haut risque dès que possible.

Pour établir les délais de conformité, TC a consulté des intervenants, tels que les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie, et a examiné des données de manière approfondie, en tenant notamment compte des risques et des conséquences des collisions et du nombre de collisions qui sont survenues.

Risk-based extension

Through consultation with stakeholders, such as railway companies and road authorities, TC has determined that between one and three years would be required for all grade crossings to come into compliance. It was also established that in order to preserve the safety benefits for the Regulations as much as possible, public crossings that present higher risk should be addressed as a priority.

The factors that TC considered in developing the proposed extensions to the compliance deadlines were based on a review of collision history, likelihood of collisions and their associated impacts. The data reviewed included TSB data, GradeX data, as well as current requirements under the Regulations.

One-year extension for high-priority grade crossings

These datasets allowed TC to develop a risk-based approach where grade crossings, which saw a collision history resulting in serious or fatal injuries, would be compared for common characteristics. This risk-based approach was validated with available data from GradeX. Stakeholders have indicated that safety at public grade crossings is important and that they are working towards achieving compliance as quickly as possible. It was concluded that grade crossings presenting characteristics in the higher-risk range should be addressed as a priority.

It is estimated that a total of 2 125 public grade crossings would be considered as high priority and have to be in compliance by the extended deadline of November 28, 2022. Based on available data, these high-priority crossings comprise about 9% of the total crossings currently subject to the Regulations. As stakeholders are already working towards achieving compliance, the extension of the deadline by one year for high-priority crossings will allow them to concentrate their efforts on 9% of the grade crossing population, while also giving an additional construction season and an additional 12 months for municipalities to secure the necessary funding for required upgrades to those crossings. It will also stagger the potential draw on Agency resources to settle costing disputes between the road authorities and railway companies over any necessary upgrades over an additional 12-month period.

Prolongation basée sur les risques

À la lumière des consultations menées auprès des intervenants, tels que les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie, TC a conclu que de une à trois années supplémentaires seraient nécessaires pour que tous les passages à niveau soient conformes. De plus, il a déterminé que les passages à niveau publics à haut risque devraient être prioritaires en vue de préserver les avantages sur le plan de la sécurité du Règlement.

Lorsque TC a élaboré les prolongations proposées des délais de conformité, il a pris en considération des facteurs comme un examen de l'historique des collisions, la probabilité de collisions et les conséquences des collisions. Il a notamment examiné des données du BST, des données de GradeX ainsi que les exigences actuelles du Règlement.

Prolongation du délai d'un an pour les passages à niveau à priorité élevée

Grâce aux ensembles de données, TC a élaboré une approche fondée sur les risques selon laquelle les passages à niveau, où des collisions ont occasionné des blessures graves ou mortelles, sont comparés pour déceler les caractéristiques communes. Cette approche fondée sur les risques a été validée à l'aide de données tirées de GradeX. Les intervenants ont mentionné qu'ils tiennent à cœur la sécurité aux passages à niveau publics et qu'ils s'efforcent d'atteindre la conformité dès que possible. Il a été conclu que les passages à niveau dont les caractéristiques posent un risque plus élevé doivent se voir accorder la priorité.

Au total, il est estimé que 2 125 passages à niveau publics seraient considérés comme une priorité élevée et devraient être conformes d'ici la date limite reportée au 28 novembre 2022. Selon les données disponibles, ces passages à niveau de priorité élevée représentent environ 9 % de tous les passages à niveau qui sont actuellement assujettis au Règlement. Puisque les intervenants déploient déjà des efforts en vue d'atteindre la conformité, le fait de prolonger la date limite d'un an pour les passages à niveau de priorité élevée leur permettra non seulement de concentrer leurs efforts sur 9 % des passages à niveau, mais également de profiter d'une autre saison de construction et de 12 mois additionnels pour obtenir le financement municipal nécessaire pour moderniser leurs passages à niveau. Enfin, cela permettra d'échelonner sur 12 autres mois le recours potentiel aux ressources de l'Office pour régler les différends relatifs aux coûts de toute modernisation nécessaire entre les autorités responsables du service de voirie et les compagnies de chemin de fer.

Three-year extension for all other crossings

The extended deadline of three years (to November 28, 2024) will affect approximately 17 469 grade crossings, which represents 75% of grade crossings in Canada. In the 2014 Regulations, the decision was initially left up to stakeholders on how to plan and prioritize their crossings upgrades to ensure compliance. The three-year extension will allow stakeholders to dedicate their resources to upgrading these crossings after the work on high-priority crossings is completed. This will include finalizing work plans after assessing the safety-related information of their crossing, as needed. During consultations, stakeholders have indicated that the Regulations were built with the premise that five years would be available to plan and perform the required upgrade after the initial two years for stakeholders to exchange safety-related information. Therefore, and given the fact that information sharing took longer than expected, they wished to be provided an equivalent timeframe. TC data shows that stakeholders had complied with 92% of the information-sharing requirements by the end of 2018, which slowly rose to 99% of those requirements completed as of March 2021. Most of the delay was due to additional work required by railway companies and road authorities to validate information that was exchanged. Therefore, extending to November 28, 2024, the deadline for other grade crossings will provide the original planned five years to plan and perform the required upgrades for a vast majority of the grade crossings.

This should be achievable given that 85% of public grade crossings and 78% of private grade crossings that are currently not in compliance with the Regulations require only minor upgrades. Minor upgrades may include sightline requirements, signage requirements, etc., but do not include installing a new warning system. While many of these upgrades are minor, the sheer volume of crossings requiring these changes, and the fact that approximately 95% of these crossings are concentrated between the two major railway companies in Canada, each of whom is responsible for coordinating crossing upgrades separately with hundreds or thousands of different stakeholders, means that it would not be possible for all these minor upgrades for all of those crossings to be completed by November 2021.

Prolongation du délai de trois ans pour tous les autres passages à niveau

Environ 17 469 passages à niveau, soit 75 % de tous les passages à niveau au Canada, obtiendront une prolongation du délai de trois ans (jusqu'au 28 novembre 2024). Selon le Règlement entré en vigueur en 2014, les intervenants étaient initialement responsables de planifier et prioriser les modernisations à effectuer aux fins de conformité. Grâce à la prolongation de trois ans, les intervenants pourront consacrer leurs ressources à la modernisation de ces passages à niveau dès qu'ils auront achevé les travaux exigés aux passages à niveau de priorité élevée. Ils devront notamment mettre la dernière main aux plans de travail après l'évaluation des renseignements sur la sécurité de leurs passages à niveau, au besoin. Durant les consultations, des intervenants ont mentionné que le Règlement était fondé sur le principe que cinq ans leur seraient accordés pour planifier et effectuer les travaux de modernisation nécessaires après les deux premières années réservées à l'échange des renseignements sur la sécurité entre eux. Par conséquent, et compte tenu du fait que l'échange des renseignements a pris plus de temps que prévu, les intervenants désiraient obtenir un délai équivalent. Selon les données de TC, les intervenants respectaient 92 % des exigences relatives à l'échange des renseignements à la fin de 2018, et ce pourcentage a augmenté peu à peu jusqu'à atteindre 99 % en mars 2021. Le retard accusé est principalement attribuable aux efforts supplémentaires que les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie ont dû déployer pour valider les renseignements échangés. Par conséquent, la date limite prolongée jusqu'au 28 novembre 2024 pour les autres passages à niveau permettra ainsi d'accorder les cinq années initialement prévues pour planifier et effectuer les travaux de modernisation nécessaires à une grande majorité des passages à niveau.

Ce délai reporté devrait être réalisable puisque 85 % des passages à niveau publics et 78 % des passages à niveau privés qui ne sont pas actuellement conformes au Règlement doivent seulement faire l'objet d'une modernisation mineure. Il pourrait s'agir de lignes de visibilité, de la signalisation, etc., mais jamais de l'installation d'un nouveau système d'avertissement. Bien que la majorité des travaux de modernisation soient mineurs, le volume considérable de passages à niveau visés par ces changements, et le fait qu'environ 95 % de ces passages à niveau appartiennent aux deux plus grandes compagnies de chemin de fer canadiennes, qui doivent coordonner les modernisations chacune de leur côté auprès de centaines ou de milliers d'intervenants différents, signifie qu'il serait tout simplement impossible d'effectuer tous les travaux de modernisation mineurs à tous ces passages à niveau d'ici novembre 2021.

Alternative warning system

After prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, further amendments were made to the Regulations in response to comments from railway companies and railway associations regarding the costs of warning systems for private landowners. While estimates of these costs can vary, TC has been advised by railway companies that a warning system could cost up to \$600,000 or higher, which most if not all private landowners would be unable to afford.

Generally, a warning system consists of flashing lights and a bell. In addition, a warning system can also include gates. These are mostly found at public grade crossings. By contrast, an alternative warning system is a warning system that typically consists of flashing lights only. These alternatives were developed to be used at private grade crossings for which use is limited or restricted. TC estimates that an alternative warning system would cost (on average) approximately \$200,000.

For new private grade crossings, the Regulations allow for the installation of an alternative warning system in cases where there is limited use of the grade crossing. For example, if the grade crossing provides access to fewer than three private dwelling-places and does not provide access to a business, a limited use warning system and signs that meet the standards set out in Appendix B of the *Grade Crossings Standards* may be installed. In addition, a limited use warning system with a walk light and signs, which meet the standards set out in Appendix C of the *Grade Crossings Standards*, may be installed at a grade crossing instead of a warning system or limited use warning system if certain access restrictions were met. For example, access to the road would need to be controlled by a locked barrier or the grade crossing would need to be for the exclusive use of the private authority and not used by the public.

Amendments were made to the Regulations to allow for the installation and use of alternative warning systems at existing grade crossings to meet sightline requirements if certain access restrictions are met and maintained. These amendments mirror the existing criteria already in the Regulations for new private grade crossings.

Regulatory development

Consultation

TC conducted extensive engagement with railway companies on the November 2021 compliance deadline to identify possible options for moving forward, and rail

Système d'avertissement à usage restreint

Après la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, d'autres modifications ont été apportées au Règlement dans le but de donner suite aux commentaires des compagnies et des associations de chemin de fer concernant le coût des systèmes d'avertissement pour les propriétaires fonciers. Bien que les montants approximatifs varient, des compagnies de chemin de fer ont informé TC que le coût d'un système d'avertissement peut atteindre 600 000 \$, ou plus. La majorité, sinon la totalité, des propriétaires fonciers n'auraient pas les moyens de payer un tel système.

Un système d'avertissement est généralement composé de feux clignotants et d'une sonnerie. Il peut également comprendre des barrières. Ils sont généralement installés à des passages à niveau publics. Quant au système d'avertissement à usage restreint, il est habituellement composé uniquement de feux clignotants. Ces options ont été développées afin d'être utilisées à des passages à niveau privés où l'accès est restreint ou contrôlé. TC estime qu'il en coûterait (en moyenne) approximativement 200 000 \$ pour l'installation d'un tel système d'avertissement.

Pour les nouveaux passages à niveau privés, le Règlement permet cette option dans les cas où l'usage du passage à niveau est restreint, si ce dernier respecte les critères. Par exemple, si le passage à niveau donne accès à moins de trois maisons d'habitation privées et ne donne pas accès à un commerce, un système d'avertissement et des panneaux à usage restreint qui respectent les normes de l'appendice B des *Normes sur les passages à niveau* peuvent être installés. De plus un système d'avertissement à usage restreint avec feux de signalisation piétonniers respectant les normes décrites à l'appendice C des *Normes sur les passages à niveau* peut être installé à un passage à niveau au lieu d'un système d'avertissement standard si certaines conditions sont en place. Par exemple, si l'accès à la route est contrôlé par une barrière verrouillée ou le passage à niveau est destiné à l'usage exclusif de l'autorité privée et n'est pas utilisé par le public.

Les modifications au Règlement permettent désormais l'installation d'un système d'avertissement à usage restreint à un passage à niveau privé existant afin de se conformer aux exigences des lignes de visibilité, tant que les mêmes restrictions d'accès qui s'appliquent aux nouveaux passages à niveau sont respectées et maintenues. Ces exigences reflètent les critères existants dans le Règlement pour les nouveaux passages à niveau privés.

Élaboration de la réglementation

Consultation

TC a mené de vastes consultations auprès des compagnies de chemin de fer au sujet du délai de conformité prévu en novembre 2021 afin de cibler de potentielles solutions à

companies have provided TC with data to validate the approach taken to amend the Regulations.

In early January 2021, TC officials intensified this engagement with a broad public consultation on the proposed amendments, including the three-tiered, risk-based approach, using the TC “Let’s Talk Transportation” web consultation portal. Stakeholders who might have been affected by the amendments being proposed to the Regulations, including railway companies, provinces, municipalities, and municipal associations, were given 30 days to provide comments through the portal. TC received 40 responses through the Let’s Talk Transportation forum as well as 25 responses via letters or emails. All the comments received were supportive of the overall approach to amending the Regulations. TC did not receive any comments from stakeholders expressing concerns about having already invested in upgrades to meet the requirements of the Regulations in advance of the original November 2021 compliance deadline.

Prepublication in the Canada Gazette, Part I

The amendments were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on June 19, 2021, followed by a 30-day comment period. A total of 19 submissions were received from railway companies and railway associations, provincial authorities, municipal associations, organizations representing producers, and one member of the public.

Most stakeholders were supportive of the risk-based approach taken in the regulatory amendments that were proposed and the extension of compliance deadlines for upgrade requirements. Nevertheless, some stakeholders expressed concerns respecting the scope of the criteria for low-risk grade crossings, cost of upgrades, compliance deadlines, ensuring on-time performance for passenger rail and maintaining minimum safety standards at federally regulated grade crossings.

TC considered all stakeholder comments and the Regulations were amended to address some stakeholder concerns without compromising the safety objectives established at prepublication. Amendments were made to further refine the scope of the criteria for low-risk grade crossings and to permit alternative warning systems to be installed and used at an existing private grade crossing without a warning system. However, no amendments were made to further extend compliance deadlines.

mettre en avant, et les compagnies de chemin de fer lui ont fourni des données pour valider l’approche adoptée pour la modification du Règlement.

Au début du mois de janvier 2021, les responsables de TC ont poussé plus loin ces activités en lançant un vaste processus de consultation publique sur les modifications proposées, y compris l’approche qui compte trois volets et est fondée sur les risques, au moyen du portail de consultation en ligne « Parlons transport » de TC. Les intervenants qui risquaient d’être touchés par les modifications proposées au Règlement, comme les compagnies de chemin de fer, les provinces, les municipalités et les associations municipales, ont bénéficié d’une période de 30 jours pour fournir des commentaires à partir du portail. TC a reçu 40 réponses sur le forum Parlons transport ainsi que 25 réponses sous forme de lettres et de courriels. Tous les commentaires reçus étaient favorables à l’approche globale proposée pour modifier le Règlement. TC n’a reçu aucun commentaire d’intervenants se disant préoccupés d’avoir déjà investi dans des travaux de modernisation pour se conformer aux exigences du Règlement avant le délai de conformité qui était initialement prévu en novembre 2021.

Publication préalable dans la Partie I de la Gazette du Canada

Les modifications ont fait l’objet d’une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 19 juin 2021, suivie d’une période de consultation de 30 jours. Au total, 19 avis ont été soumis par les compagnies et les associations de chemin de fer, les autorités provinciales, les associations municipales, les organismes qui représentent les producteurs, et un membre du public.

La plupart des intervenants se sont montrés favorables à l’approche fondée sur les risques adoptée dans les modifications réglementaires proposées et à la prolongation des délais de conformité fixés pour les exigences de modernisation. Néanmoins, certains intervenants ont fait part de leurs inquiétudes quant à la portée des critères pour les passages à niveau à faible risque, au coût des travaux de modernisation, aux délais de conformité, à la ponctualité des services ferroviaires voyageurs et au maintien des normes minimales de sécurité aux passages à niveau de compétence fédérale.

TC a examiné l’ensemble des commentaires des intervenants, et le Règlement a été modifié de façon à atténuer certaines préoccupations sans compromettre les objectifs de sécurité établis au moment de la publication préalable. Des modifications ont été apportées afin de mieux préciser la portée des critères pour les passages à niveau à faible risque et de permettre l’installation d’un système d’avertissement à usage restreint à un passage à niveau privé existant qui ne possédait pas de système d’avertissement auparavant. Aucune modification n’a toutefois été apportée dans le but de prolonger davantage les délais de conformité.

Low-risk grade crossings

The prepublished Regulations established a condition that, to be considered low risk, a public grade crossing would need to have — among other things — a storage distance of 30 m, or more. Storage distance means, on a road that crosses a grade crossing, the shortest distance between the rail nearest the road approach of the grade crossing and the edge of the nearest intersecting road, measured along the centre line of the road. Minimum storage distances help prevent the risk of motor vehicles queuing over the tracks.

One railway company recommended that the Regulations be amended to permit a storage distance of 10 m or greater if the design vehicle is a passenger car. The prepublished Regulations, however, were not amended to modify the condition to have a storage distance of 30 m or more for grade crossings with motor vehicles. The condition to have a storage distance of 30 m or more helps ensure clear storage space for vehicular road users at grade crossings. When clear storage cannot be provided, there is a risk of vehicles queuing over the railway tracks, putting them at risk of collision with a train.

Nevertheless, in consideration of the stakeholder comments, the criteria for low-risk grade crossings were amended to exclude a grade crossing from the condition to have a storage distance of 30 m or more if, at the road approach, the grade crossing is for the exclusive use of pedestrians and non-motor vehicles. This amendment aligns with the existing conditions for new public grade crossings in the Regulations: a new public grade crossing is not required to meet the condition to have a storage distance of 30 m or more if, at the road approach, access is for the exclusive use of pedestrians and non-motor vehicles.

One railway company and one railway association recommended that out-of-service grade crossings be added as an additional criterion for low-risk grade crossings. TC determined that the residual risks of adding this criterion would be minimal regardless of whether or not the crossing is subject to the requirements in sections 19 to 96 of the Regulations and the amendment could offer additional relief to road and private authorities. As a result, the criteria for low-risk grade crossings were updated to include grade crossings where the average annual daily railway movements is zero (e.g. grade crossing located on a rail line that is out of service). It should be noted that any crossing, which is later brought back into service, would need to meet upgrade requirements under sections 19 to 96 of the Regulations if it does not meet the criteria of a low-risk grade crossing.

Passages à niveau à faible risque

Le Règlement préalablement publié établissait une condition voulant que, pour qu'un passage à niveau public soit jugé à faible risque, la distance de stockage devait être égale ou supérieure à 30 mètres. La distance de stockage désigne, sur une route traversant un passage à niveau, la distance la plus courte entre le rail le plus près de l'abord routier du passage à niveau et la route la plus proche croisant la route qui traverse le passage à niveau, mesurée à partir de la ligne du centre de la route. La distance de stockage minimale diminue le risque que des files de véhicules empêtent sur la voie ferrée.

Une compagnie de chemin de fer a recommandé de modifier le Règlement de façon à permettre une distance de stockage égale ou supérieure à 10 mètres si le véhicule type est une automobile. La condition exigeant une distance de stockage égale ou supérieure à 30 mètres pour les passages à niveau sur lesquels circulent des véhicules routiers n'a toutefois pas été modifiée dans le Règlement publié au préalable. Cette condition est prévue pour assurer aux automobilistes la présence d'une aire de stockage dégagée aux passages à niveau. Sans ce dégagement, il risque de se former des files de véhicules sur les voies ferrées, et cela pourrait provoquer une collision avec un train.

Néanmoins, compte tenu des commentaires de cet intervenant, les critères pour les passages à niveau à faible risque ont été modifiés de façon à exclure de la condition voulant que la distance de stockage soit égale ou supérieure à 30 mètres les passages à niveau dont l'accès à l'abord routier est destiné à l'usage exclusif des piétons et des véhicules non motorisés. Cette modification concorde avec les conditions existantes pour les nouveaux passages à niveau publics dans le Règlement : un nouveau passage à niveau public n'a pas à remplir la condition voulant que la distance de stockage soit égale ou supérieure à 30 mètres si l'accès à l'abord routier est destiné à l'usage exclusif des piétons et des véhicules non motorisés.

Une compagnie et une association de chemin de fer ont également recommandé que les passages à niveau qui ne sont plus en service soient ajoutés aux critères pour les passages à niveau à faible risque. TC a déterminé que le risque résiduel découlant de l'ajout de ce critère serait minimal, que le passage à niveau soit visé ou non par les exigences énoncées aux articles 16 à 96 du Règlement. Cette modification pourrait également offrir un allègement supplémentaire aux autorités responsables du service de voirie et aux autorités privées. Par conséquent, les critères pour les passages à niveau à faible risque ont été modifiés pour inclure les passages à niveau dont la moyenne annuelle de mouvements ferroviaires quotidiens est de zéro (par exemple les passages à niveau situés sur une voie qui n'est plus en service). Il est important de souligner que tout passage à niveau ultérieurement remis en service devra respecter les exigences prévues aux articles 19 à 96 du

Some associations representing producers and municipalities expressed concerns that grade crossings seldom used by road vehicles or crossed once or twice a day by agricultural and forestry equipment would be subject to upgrade requirements because train speeds would be above the thresholds of 10, 25 and 30 mph prescribed in the Regulations. These stakeholders recommended that the Regulations treat seldom-used crossings as low-risk. TC considered the recommendation; however, in the interest of ensuring a consistent level of safety, no changes were made to the Regulations. The regulatory criteria for low-risk grade crossings include common characteristics that represent a very low risk of serious accidents, including maximum train and vehicle speeds, number of tracks and lanes, volume of railway and vehicle traffic, and storage distance. If these criteria are not met, a crossing would not qualify as low risk.

However, it should be noted that the Regulations offer flexibility in the way that a grade crossing can achieve compliance. For example, for grade crossings without a grade crossing warning system, minimum sightlines may be achieved by clearing sightline obstructions or reducing train and vehicle speeds. In some cases, one could also restrict the use of long combination vehicles or improve road approach gradients. Other options may also include installing a STOP sign or an active warning system.

Some stakeholders raised questions during the prepublication period about whether or not their individual crossings would qualify as low risk. These questions were considered out of scope as they did not relate to the substantive content or the potential impacts of the Regulations.

An individual member of the public recommended that the Regulations give inspectors the flexibility to exempt individual crossings from regulatory requirements. TC considered the recommendation but ultimately determined that it would not be practical or transparent. Establishing the criteria for low-risk grade crossings in the Regulations ensures that the criteria is known in advance to stakeholders and supports predictability, transparency, and public confidence in the enforcement regime.

Compliance costs

Nearly all stakeholders were concerned about the compliance costs associated with upgrade requirements. Six

Règlement s'il ne remplit pas les critères pour être jugé à faible risque.

Certaines associations de producteurs et certaines municipalités sont également inquiètes du fait que les passages à niveau qui sont rarement franchis par des véhicules routiers ou qui sont franchis une à deux fois par jour par de la machinerie agricole ou forestière seront soumis aux exigences de modernisation parce que la vitesse des trains est supérieure aux seuils de 10, 25 et 30 mi/h prévus dans le Règlement. Ces intervenants ont recommandé que les passages à niveau qui sont rarement utilisés soient considérés comme des passages à niveau à faible risque. TC a étudié cette recommandation, par contre, dans l'optique de préserver le niveau de sécurité, aucune modification n'a été apportée au Règlement. Les critères établis par TC pour les passages à niveau à faible risque sont toutefois constitués de caractéristiques communes aux passages à niveau qui présentent un très faible risque d'accident grave, comme la vitesse maximale des trains et des véhicules, le nombre de voies ferrées et de voies de circulation, le volume de la circulation routière et ferroviaire et la distance de stockage. Si ces critères ne sont pas remplis, un passage à niveau ne serait pas considéré comme étant à faible risque.

Le Règlement offre également une certaine souplesse quant à la manière d'assurer la conformité des passages à niveau. Par exemple, aux passages à niveau qui ne sont pas munis d'un système d'avertissement, il est possible de fournir les lignes de visibilité minimales en éliminant les obstructions ou en réduisant la vitesse des trains et des véhicules. Dans certains cas, l'utilisation d'ensembles routiers longs pourrait être interdite, ou la déclivité de l'abord routier pourrait être modifiée. L'installation d'un panneau d'arrêt ou d'un système d'avertissement actif est une autre option.

Certains intervenants ont posé des questions lors de la période de publication préalable à savoir si leurs passages à niveau seraient jugés à faible risque. Ces questions ne font pas partie de l'objectif de la consultation, comme elles ne portent pas sur le contenu du Règlement ni sur ses répercussions potentielles.

Un membre du public a également recommandé que le Règlement donne la possibilité aux inspecteurs d'exempter des passages à niveau des exigences réglementaires. TC a étudié cette recommandation, mais a déterminé qu'il ne s'agit pas d'une option viable, étant donné que le règlement actuel offre davantage de prévisibilité et de transparence et suscite davantage la confiance du public envers le cadre d'application.

Coûts de conformité

Presque tous les intervenants se préoccupaient des coûts de conformité engendrés par les exigences de

stakeholders recommended additional federal funding through the Railway Safety Improvement Program (RSIP). On August 13, 2021, the Minister of Transport announced that the Government of Canada would be providing \$100 million over five years (starting in 2021–2022) to continue to advance the safe and secure transportation of people and goods by rail. The funding will be dedicated to a wide range of activities, including providing funding to the ongoing success of RSIP and supporting upgrades to existing grade crossings.

One association representing agriculture producers emphasized that costs incurred to meet safety improvements as a result of regulatory requirements should not include costs for the general maintenance of the crossing; the association argued that these costs should be the responsibility of the railway company. Matters pertaining to cost apportionment fall under the purview of the Agency and are therefore beyond the scope of the Regulations. As a result, no amendments were made to the Regulations to address this concern. Where parties are unsuccessful in negotiating an agreement with respect to the costs for the maintenance of a crossing, such matters should be referred to the Agency. Where agreements cannot be reached by the parties, the Agency will help resolve issues relating to the construction, maintenance, and costs for private crossings through a range of approaches such as facilitation, mediation, and adjudication.⁷

Railway companies were also concerned that private landowners would be unable to afford the upgrade costs associated with installing warning systems. While estimates of these bills can vary, TC has been advised by railway companies that the cost of a warning system could cost up to \$600,000 or higher. In response to these concerns, the Regulations have been amended to ensure that an existing private grade crossing would have the same flexibility as a new private grade crossing to install an alternative warning system. Similar to a new private grade crossing, an existing private grade crossing would also be required to meet certain access restrictions (e.g. to provide access to fewer than three private dwelling-places, no access to a business or where access to the road is controlled by a locked barrier or the grade crossing is for the exclusive use of the private authority and is not used by the public). These amendments could offer some financial relief to private landowners facing large expenditures for upgrading private crossings while preserving safety objectives. For example, unlike a regular warning system, which could cost \$600,000 or higher, TC estimates that an alternative use of a warning system could cost (on average) \$200,000.

modernisation. Six intervenants ont recommandé que le gouvernement fédéral octroie des fonds supplémentaires dans le cadre du Programme d'amélioration de la sécurité ferroviaire (PASF). Le 13 août 2021, le ministre des Transports a annoncé que le gouvernement du Canada verserait 100 millions de dollars au cours des cinq prochaines années (dès 2021-2022) afin de continuer à promouvoir le transport ferroviaire sécuritaire et sûr des personnes et des marchandises. Les fonds serviront à financer une vaste gamme d'activités, y compris le PASF qui continue de connaître du succès et la modernisation de passages à niveau existants.

Une association de producteurs agricoles a mentionné que les coûts occasionnés par les améliorations en matière de sécurité découlant des exigences réglementaires devraient exclure les coûts liés à l'entretien général des passages à niveau, car ceux-ci devraient être assumés par les compagnies de chemin de fer. Les questions relatives à la répartition des coûts relèvent de la compétence de l'Office et dépassent donc le champ d'application du Règlement. Des modifications supplémentaires n'ont donc pas été apportées au Règlement. Lorsque les parties ne parviennent pas à une entente, elles doivent renvoyer toute question concernant les coûts d'entretien d'un passage à niveau à l'Office. Ainsi, l'Office continuera de régler les questions relatives à la construction, à l'entretien et aux coûts des passages à niveau privés grâce à diverses méthodes, dont la facilitation, la médiation et le processus décisionnel formel⁷.

Des compagnies de chemin de fer se préoccupaient également du fait que les propriétaires fonciers n'auraient pas les moyens de payer les coûts d'installation d'un système d'avertissement. Bien que les montants approximatifs de ces factures varient, des compagnies de chemin de fer ont informé TC qu'un système d'avertissement peut coûter jusqu'à 600 000 \$, voire plus. Pour tenir compte de ces préoccupations, TC a modifié le Règlement afin de veiller à ce qu'un passage à niveau privé existant puisse bénéficier de la même souplesse accordée à un nouveau passage à niveau privé, c'est-à-dire la possibilité d'être muni d'un système d'avertissement à usage restreint. À l'instar d'un nouveau passage à niveau privé, un passage à niveau privé existant devrait également respecter certaines restrictions d'accès (par exemple donne accès à moins de trois maisons d'habitation privées, le passage à niveau ne mène pas à un commerce, l'accès à la route est contrôlé par une barrière verrouillée ou le passage à niveau est destiné à l'usage exclusif de l'autorité privée et n'est pas utilisé par le public). Ces modifications pourraient offrir un certain allègement financier aux propriétaires fonciers qui doivent assumer des dépenses importantes pour moderniser leurs passages à niveau privés tout en conservant les

⁷ Canadian Transportation Agency, [Railway Crossings](#).

⁷ Office des transports du Canada, [Franchissements ferroviaires](#).

Monitoring and oversight

Almost all stakeholders supported the exclusion of low-risk grade crossings from the requirements in sections 19 to 96 of the Regulations. Nevertheless, a provincial authority was concerned that minimum safety standards prescribed for sightlines, grade crossing surfaces, traffic signs and warning systems would not be maintained at federally regulated grade crossings.

It should be noted that, despite being excluded from the requirements in sections 19 to 96 of the Regulations, a low-risk grade crossing would still be required to meet certain statutory requirements in the RSA. For example, section 11 of the RSA requires the application of sound engineering principles to crossing design, construction, evaluation, maintenance and alteration of these grade crossings. As a result, no changes were made to the Regulations to address the concern raised. Based on the data available to TC, requiring low-risk grade crossings to comply with sections 19 to 96 of the Regulations would only yield minimal safety benefits. As a result, TC determined that these crossings could be exempted from sections 19 to 96 without compromising overall safety objectives.

An association representing municipalities requested more clarity from TC as to how low-risk grade crossings would be monitored given that traffic levels and risk profiles could change over time. In addition, a railway company was concerned that non-compliance with upgrade requirements could impact on on-time performance for passenger rail services.

TC's oversight role will continue to include monitoring railway companies for compliance with the RSA and its regulations through audits and inspections. TC currently uses a risk-based approach to planning oversight activities, which includes conducting regular audits and inspections. TC also has several authorities under the RSA to address identified safety concerns, including, but not limited to, issuing notices, orders and/or emergency directives.

objectifs en matière de sécurité. À titre d'exemple, contrairement à un système d'avertissement régulier, TC estime qu'un système d'avertissement à usage restreint peut coûter (en moyenne) 200 000 \$.

Contrôle et surveillance

La majorité des intervenants ont appuyé l'exclusion des passages à niveau à faible risque des exigences prévues dans les articles 19 à 96 du Règlement. Dans son avis, une autorité provinciale a néanmoins fait part de sa préoccupation quant au fait que les normes de sécurité minimales relatives aux lignes de visibilité, à la surface des passages à niveau, aux panneaux de signalisation et aux systèmes d'avertissement ne seraient pas respectées à des passages à niveau de compétence fédérale.

Malgré le fait qu'il soit exclu des exigences des articles 19 à 96 du Règlement, un passage à niveau à faible risque doit malgré tout satisfaire à quelques exigences de la LSF. À titre d'exemple, l'article 11 de la LSF prévoit que la conception, la construction, l'évaluation, l'entretien ou la modification de ces passages à niveau doivent être effectués conformément à des principes d'ingénierie bien établis. Selon des données mises à la disposition de TC, la modernisation de ces passages à niveau ne procurerait en toute vraisemblance que peu d'avantages sur le plan de la sécurité. Par conséquent, aucune modification n'a été apportée pour répondre à la préoccupation soulevée. D'après les données dont dispose TC, exiger que les passages à niveau à faible risque se conforment aux articles 19 à 96 du Règlement n'apporterait que des avantages minimales en matière de sécurité. Par conséquent, TC a déterminé que ces passages à niveau pouvaient être exemptés des articles 19 à 96 sans compromettre les objectifs de sécurité.

Une association représentant des municipalités a demandé, dans son avis, que TC donne des précisions sur la manière dont les passages à niveau à faible risque seraient surveillés puisque la circulation et les profils de risque peuvent évoluer au fil du temps. De plus, une compagnie de chemin de fer a dit craindre que les exigences de modernisation non respectées influent sur la ponctualité des services ferroviaires voyageurs.

En exerçant son rôle de surveillance, TC continuera de faire en sorte que les compagnies de chemin de fer respectent la LSF et ses règlements connexes grâce à des vérifications et des inspections. À l'heure actuelle, TC fonde la planification de ses activités de surveillance, qui incluent les vérifications et les inspections courantes, sur les risques. De plus, le Ministère a plusieurs pouvoirs au titre de la LSF qui lui permettent d'aborder les préoccupations cernées en matière de sécurité, notamment les avis, les arrêtés et les injonctions ministérielles.

An association representing producers suggested that more diligent oversight is needed by TC and the Agency to ensure that project costs for upgrades to grade crossings are competitive. The association was concerned that railway companies were doing upgrade work themselves without opening the projects to competition. As matters pertaining to cost are not dealt with in the Regulations and fall under the purview of the Agency, this comment was considered beyond the scope of the regulatory amendments. The Agency has processes to deal with disputes respecting costs and will continue to provide information and answer questions regarding the amounts that may be charged by railway companies for work and services provided at private crossings.⁸

Cost apportionment

Some associations representing producers recommended that railway companies be required to pay for the costs of making improvements to private grade crossings. These recommendations were considered out of scope for the regulatory amendments because the legislative framework for private crossings is established through sections 102 and 103 of the *Canada Transportation Act* (CTA). For crossings constructed pursuant to section 103 of the CTA, the costs associated with the crossings are the responsibility of the private landowner.

One railway company was concerned that some third parties may have an inaccurate view of the ability of the Agency to address the financial impacts associated with the Regulations. In response to the concerns raised, TC will continue to work with the Agency to clarify requirements to stakeholders and to raise awareness about the scope of services offered through the Agency, including the alternative dispute resolution process.

Compliance deadlines

While most stakeholders supported the extension of compliance deadlines, one railway company and some associations representing agriculture producers requested additional extensions. TC considered requests to extend deadlines, but determined that in order to ensure that safety objectives are met at grade crossings, no further extensions could be provided. TC has concluded that upgrades need to be completed as soon as possible to help reduce and prevent loss of life, serious injuries, and serious property damages. The amendments to the Regulations already extend the compliance deadlines for upgrades by one year (until November 28, 2022) considered to be high priority and three years (until

Une association représentant des producteurs a aussi soulévé que TC et l'Office devraient accroître leur surveillance diligente afin de veiller à ce que les coûts des projets de modernisation des passages à niveau soient concurrentiels. L'association craignait que les compagnies de chemin de fer ne fassent elles-mêmes des travaux de modernisation sans ouvrir les projets à la concurrence. Étant donné que les questions relatives aux coûts ne sont pas traitées dans le Règlement et relèvent de la compétence de l'Office, ce commentaire a été examiné au-delà de la portée des modifications réglementaires. L'Office suit des processus établis afin de traiter les différends concernant les coûts et continuera de fournir des renseignements et de répondre aux questions sur les frais que les compagnies de chemin de fer peuvent exiger pour les travaux et les services aux passages à niveau privés⁸.

Répartition des coûts

Certaines associations représentant des producteurs ont également recommandé que les compagnies de chemin de fer assument les coûts liés aux améliorations des passages à niveau. Ces recommandations ont été considérées comme étant hors de la portée de l'initiative puisque le cadre législatif pour les passages à niveau privés est établi sous les articles 102 et 103 de la *Loi sur les transports au Canada* (LTC). Pour les passages à niveau construits sous l'article 103 de la LTC, les coûts associés aux passages à niveau sont la responsabilité du propriétaire foncier.

Une compagnie de chemin de fer a dit craindre que certaines tierces parties aient une fausse idée de la capacité de l'Office à gérer les répercussions financières du Règlement. Pour tenir compte des préoccupations des intervenants, TC continuera, en collaboration avec l'Office, à informer les intervenants de ce cadre législatif établi dans la LTC. Il continuera aussi de sensibiliser les intervenants aux services offerts par l'Office, tel que le mode alternatif de règlement des conflits.

Délais de conformité

Même si la majorité des intervenants appuyaient le report des délais de conformité, une compagnie de chemin de fer et quelques associations de producteurs agricoles ont demandé des prolongations supplémentaires. TC a pris en considération ces demandes, mais il a conclu que pour veiller au respect des objectifs en matière de sécurité aux passages à niveau, aucune prolongation supplémentaire ne pouvait être accordée. Les modifications au Règlement prolongent déjà les délais de conformité d'un an (jusqu'au 28 novembre 2022) pour les passages à niveau de priorité élevée et de trois ans (jusqu'au 28 novembre 2024) pour tous les autres passages à niveau (c'est-à-dire les passages qui ne satisfont pas au seuil des critères établis pour le

⁸ [Guide to Railway Charges for Crossing Maintenance and Construction 2019.](#)

⁸ [Guide des frais ferroviaires pour l'entretien et la construction des franchissements 2019.](#)

November 28, 2024) for all other crossings (i.e. crossings that do not meet the threshold for low-risk or high priority). To support compliance with these deadlines, TC will continue to work with railway companies to encourage the timely notice of upgrade requirements to public and private authorities.

Timely upgrades will also support safe, efficient and reliable rail services. In the comments submitted after the prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, one railway company identified that the compliance with the upgraded requirements supported on-time performance and attractive transit times between destinations for passenger rail services.

Outreach and engagement

One association representing municipalities was concerned that municipalities were not consulted in the development of the criteria for low-risk grade crossings. In its submission, it recommended that TC encourage information sharing between municipalities and railway companies and use the open data portal to share updates on the Regulations and completed upgrades. In addition, one municipality was unclear about the prioritization of upgrades based on the level of risk for crossings that did not meet the criteria of a low-risk grade crossing or high priority grade crossing. One railway company was also concerned that road and private authorities may be uninformed of their obligations under the Regulations.

TC has consulted extensively on the regulatory amendments. Nevertheless, in order to address these concerns, TC will continue to reach out to railway companies, municipalities, and private authorities to clearly communicate the regulatory amendments, the upgrade requirements and the timing for implementation. In addition, TC will continue to encourage the cooperation and sharing of information between railway companies, road and private authorities. Finally, TC will also reach out to individual municipalities to provide more guidance with respect to the prioritization of upgrades for crossings that do not meet the criteria of a low-risk grade crossing or high priority grade crossing.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

The Regulations will have an impact on Indigenous governments that are responsible for roads at grade crossings and for road approaches to the grade crossings where the road approaches impact on the safety of the grade crossings. The amendments will provide relief by allowing

risque faible ou la priorité élevée). TC a conclu que les modernisations doivent être effectuées le plus rapidement possible afin de diminuer et prévenir les pertes de vie, les blessures graves et les dommages matériels importants. TC continuera d'encourager les compagnies de chemin de fer à informer en temps opportun les autorités publiques et privées des exigences de modernisation.

Les modernisations opportunes contribueront à offrir des services ferroviaires sécuritaires, efficaces et fiables. Une compagnie de chemin de fer a mentionné, après la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, que la conformité avec les exigences de modernisation favorise la ponctualité et les temps de déplacement intéressants entre les destinations des services ferroviaires voyageurs.

Sensibilisation et mobilisation

Une association représentant des municipalités s'est dite préoccupée par le fait que les municipalités n'ont pas été appelées à contribuer à l'établissement des critères pour les passages à niveau à faible risque. Dans son avis, elle a recommandé à TC de favoriser l'échange de renseignements entre les municipalités et les compagnies de chemin de fer et d'utiliser le portail de données ouvertes pour faire le point sur le Règlement et transmettre des données sur les modernisations achevées. Enfin, une municipalité avait de la difficulté à comprendre le classement par ordre de priorité des modernisations selon le niveau de risque des passages à niveau qui ne respectent ni les critères d'un passage à niveau à faible risque ni ceux d'un passage à niveau de priorité élevée.

TC a mené des consultations exhaustives sur les modifications réglementaires. Pour donner suite aux préoccupations soulevées, TC continuera malgré tout de bien informer les compagnies de chemin de fer, les municipalités et les autorités privées des modifications réglementaires, des exigences de modernisation et du calendrier de mise en œuvre. En outre, TC continuera à favoriser la coopération et l'échange de renseignements entre les compagnies de chemin de fer, les autorités responsables du service de voirie et les autorités privées. Enfin, TC communiquera avec les municipalités pour leur transmettre des renseignements sur le classement par ordre de priorité des modernisations des passages à niveau qui ne respectent ni les critères d'un passage à niveau à faible risque ni ceux d'un passage à niveau de priorité élevée.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Le Règlement aura une incidence sur les gouvernements autochtones responsables des routes aux passages à niveau et des abords routiers, dans la mesure où ces derniers ont une incidence sur la sécurité aux passages à niveau. Les modifications constitueront pour eux un

more time to comply with the Regulations. Going forward, TC will engage with impacted Indigenous governments, as necessary, to ensure the successful implementation of the Regulations.

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an analysis was undertaken to determine whether the Regulations were likely to give rise to modern treaty obligations. This assessment examined the geographic scope and subject matter of the Regulations in relation to modern treaties in effect and no modern treaty obligations were identified.

Instrument choice

The amendments to the Regulations were needed to address the practical reality that thousands of grade crossings would not be in compliance with upgrade requirements by the previous regulatory deadline of November 28, 2021. In addition, TC determined that the scope of application of the Regulations was too broad: some grade crossings are sufficiently low risk that they do not need to be subject to upgrade requirements.

TC considered some alternatives to regulatory intervention, including a status quo option where no extension to the original compliance deadline would be made and TC would enforce all requirements beginning on November 28, 2021. However, TC determined that, given the broad scope of the anticipated non-compliance, enforcement actions would carry a high cost for both TC and industry stakeholders, and would not be practical or sufficient to bring grade crossings into compliance as expeditiously as possible. After consulting extensively with industry stakeholders, TC has concluded that regulatory intervention would be the only practical way to address the compliance situation and ensure that upgrades are completed as soon as possible with a focus on upgrading crossings of the highest risk first.

TC also considered granting ministerial exemptions under the RSA for such grade crossings; however, it was determined that the authority to grant such exemptions would not extend to construction requirements set out in the Regulations. Therefore, TC concluded that regulatory amendments were needed to establish exemptions to the requirements set out in sections 19 to 96 of the Regulations.

Regulatory analysis

Benefits and costs

The amendments will provide financial relief to affected stakeholders by introducing a compliance exemption for

allégement, étant donné qu'elles leur donneront plus de temps pour se conformer au Règlement. Pour la suite, TC consultera les gouvernements autochtones concernés, s'il y a lieu, afin d'assurer une mise en œuvre réussie du Règlement.

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une analyse a été réalisée pour déterminer si le Règlement était susceptible de donner lieu à des obligations découlant des traités modernes. La portée géographique et l'objet du Règlement ont été évalués relativement aux traités modernes en vigueur, et aucune obligation découlant des traités modernes n'a été relevée.

Choix de l'instrument

Les modifications au Règlement étaient nécessaires pour tenir compte de la réalité concrète que des milliers de passages à niveau ne seraient pas conformes aux exigences de modernisation d'ici l'ancienne date limite du 28 novembre 2021. De plus, TC a conclu que le champ d'application du Règlement était trop vaste et que certains passages à niveau posaient tellement peu de risque qu'ils n'avaient pas besoin d'être assujettis aux exigences de modernisation.

TC a envisagé certaines solutions de rechange à l'intervention réglementaire, dont l'option du statu quo selon laquelle aucune prolongation du délai de conformité initial ne serait accordée et TC appliquerait toutes les exigences dès le 28 novembre 2021. Par contre, il a conclu qu'en raison du volume élevé des cas de non-conformité prévus, les mesures d'application de la loi entraîneraient des coûts élevés autant pour TC que pour les intervenants de l'industrie et qu'elles ne seraient ni pratiques ni suffisantes pour rendre les passages à niveau conformes dès que possible. Après avoir mené de vastes consultations auprès des intervenants de l'industrie, TC a conclu que l'intervention réglementaire était la seule solution pratique de gérer la situation de conformité et veiller à ce que les modernisations soient effectuées dès que possible, en commençant d'abord par la modernisation des passages à niveau à haut risque.

Enfin, TC a également envisagé d'accorder des exemptions ministérielles au titre de la LSF à de tels passages à niveau, mais il a réalisé que le pouvoir d'accorder de telles exemptions ne s'appliquait pas aux exigences de construction énoncées dans le Règlement. C'est pourquoi TC a conclu qu'il devait apporter des modifications réglementaires pour prévoir des exemptions aux exigences énoncées dans les articles 19 à 96 du Règlement.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Les modifications procureront un répit financier aux intervenants concernés en exemptant de la conformité

low-risk grade crossings, and by delaying the compliance deadlines for high-priority and other types of crossings for one year and three years, respectively. The total benefits (avoided and delayed capital investment) associated with the amendments are estimated to be \$110.76 million between 2021 and 2030 (present value in 2020 Canadian dollars at a 7% discount rate).

The amendments will also result in a loss of safety benefits that would have been realized under the 2014 Regulations.⁹ The total costs of the amendments are estimated to be \$244.03 million for the same period (present value in 2020 Canadian dollars at a 7% discount rate).

Accordingly, the amendments will result in a net cost of \$133.27 million between 2021 and 2030 (present value in 2020 Canadian dollars at a 7% discount rate).

Analytical framework

Benefits and costs associated with the amendments are assessed based on comparing the baseline scenario against the regulatory scenario, in accordance with the Treasury Board Secretariat's *Policy on Cost-Benefit Analysis*. The baseline scenario depicts what is likely to happen in the future if the Government of Canada did not implement the amendments to the Regulations. The regulatory scenario provides information on the expected outcomes of the amendments.

This analysis estimates the impact of the amendments over a 10-year analytical period from 2021 to 2030, with the year 2021 being when the regulatory amendments are registered.

Unless otherwise stated, all dollar values are expressed in 2020 Canadian dollars, discounted to the year 2021 at a 7% discount rate for the 10-year analytical period.

Baseline and regulatory scenarios

For the purposes of this analysis, it was assumed that, in the baseline scenario, all types of grade crossings would have been required to comply with the safety upgrade requirements by the November 2021 deadline prescribed in the 2014 Regulations.¹⁰ This assumption is predicated on the proposition that, in the absence of an alternative, TC would have to enforce the 2014 Regulations.

In the regulatory scenario, low-risk grade crossings will no longer be required to comply with the safety upgrade requirements. In addition, the compliance deadlines for

les passages à niveau à faible risque et en prolongeant les délais de conformité des passages à niveau de priorité élevée et d'autres passages à niveau d'un an et de trois ans, respectivement. Il est estimé que les modifications auraient des avantages totaux (dépenses en immobilisations évitées et reportées) de 110,76 millions de dollars entre 2021 et 2030 (valeur actualisée en dollars canadiens de 2020 à un taux d'actualisation de 7 %).

Les modifications entraîneront également la perte des avantages sur le plan de la sécurité qui auraient été obtenus au titre du Règlement de 2014⁹. Le coût total des modifications est évalué à 244,03 millions de dollars pour cette même période (valeur actualisée en dollars canadiens de 2020 à un taux d'actualisation de 7 %).

Par conséquent, les modifications entraîneront un coût net de 133,27 millions de dollars entre 2021 et 2030 (valeur actualisée en dollars canadiens de 2020 à un taux d'actualisation de 7 %).

Cadre d'analyse

Les avantages et les coûts associés aux modifications sont évalués en comparant le scénario de base et le scénario de réglementation, conformément à la *Politique sur l'analyse coûts-avantages* du Secrétariat du Conseil du Trésor. Le scénario de base révèle ce qui est susceptible de se produire à l'avenir si le gouvernement du Canada ne met pas en œuvre les modifications du Règlement. Le scénario de réglementation fournit, quant à lui, des renseignements sur les résultats envisagés à la suite des modifications.

Cette analyse estime l'incidence des modifications au cours de la période d'analyse échelonnée sur 10 ans, soit de 2021 à 2030. Les modifications réglementaires seront enregistrées en 2021.

Sauf indication contraire, toutes les valeurs en dollars sont exprimées en dollars canadiens de 2020, actualisées en fonction de l'année 2021 à un taux d'actualisation de 7 % pour la période d'analyse de 10 ans.

Scénarios de base et de réglementation

Aux fins de cette analyse, on a supposé que, dans le scénario de base, tous les types de passages à niveau auraient dû être conformes d'ici novembre 2021 aux exigences relatives à l'amélioration de la sécurité qui sont prévues dans le Règlement de 2014¹⁰. Cette hypothèse repose sur la proposition selon laquelle, en l'absence d'une solution de rechange, TC devrait appliquer le Règlement de 2014.

Dans le scénario de réglementation, il ne sera plus obligatoire que les passages à niveau à faible risque se conforment aux exigences relatives à l'amélioration de la

⁹ (ARCHIVED) *Grade Crossings Regulations*

¹⁰ The affected population of grade crossings per responsible entity varies by provision.

⁹ (ARCHIVÉE) *Règlement sur les passages à niveau*

¹⁰ Les passages à niveau concernés par partie responsable varient d'une disposition à une autre.

high-priority and other grade crossings will be delayed by one year and three years, respectively. In anticipation of the amendments, it is expected that railway companies and road authorities would not have taken compliance actions on grade crossings if they had not met the safety upgrade requirements by January 2021. Based on stakeholder consultations, the non-compliance rate of grade crossings depends on specific provisions prescribed in the Regulations. The non-compliance rate and the compliance requirements are listed in tables 1 and 2, respectively.

sécurité. De plus, les délais de conformité des passages à niveau de priorité élevée et d'autres passages à niveau seront prolongés d'un an et de trois ans, respectivement. Puisque des modifications sont prévues, on ne s'attend pas à ce que les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie aient pris des mesures de conformité pour leurs passages à niveau si ceux-ci ne respectaient pas les exigences relatives à l'amélioration de la sécurité en date de janvier 2021. Selon les consultations menées auprès des intervenants, le taux de non-conformité des passages à niveau varie en fonction des dispositions particulières énoncées dans le Règlement. Le taux de non-conformité et les exigences relatives à la conformité sont énumérés dans les tableaux 1 et 2, respectivement.

Table 1 — Grade crossings non-compliance rate in January 2021

| Responsible entity | Provisions in the Regulations | Non-compliance rate |
|---------------------------------------|--|---------------------|
| Railway companies | One-time upgrade | |
| | Railway crossing sign (73) | 4.00% |
| | Operational control circuits — cut-out (70) | 1.00% |
| | Operational control circuits — approach warning time — design speed (69) | 5.00% |
| | Additional light units — cantilevers (68(1)) | 9.00% |
| | Additional front light units — multi-lane roads (68(1)) | 9.00% |
| | Additional back light units — multi-lane roads (68(1)) | 9.00% |
| | Additional back light units — one-way roads (68(1)) | 9.00% |
| | Additional front light units — one-way roads (68(1)) | 9.00% |
| | Additional light units — curve on road approach (68(1)) | 9.00% |
| | Additional light units — intersection road approach (68(1)) | 9.00% |
| | Additional light units — sidewalks and paths (68(1)) | 9.00% |
| | Annual maintenance | |
| | Clearing sightlines — public (21(2)) | 9.00% |
| | Clearing sightlines — public (21(1)) | 13.00% |
| | Clearing sightlines — private (21(2)) | 22.00% |
| Clearing sightlines — private (21(1)) | 1.00% | |
| Road authorities | One-time upgrade | |
| | Railway crossing ahead sign (66(1)(a)) | 51.00% |
| | Railway crossing ahead sign (66(1)(b)) | 51.00% |
| | Stop sign and Stop ahead sign (64 [Stop sign] and 65 [Stop ahead]) | 17.00% |
| | Stop ahead sign (65) | 100.00% |
| | Active advance Prepare to Stop at Railway Crossing sign (67) | 5.00% |
| | Annual maintenance | |
| | Clearing sightlines — public 21(2) | 100.00% |
| Clearing sightlines — public 21(1) | 100.00% | |

Source: Transport Canada, Rail Safety Integrated Gateway (RSIG) inspection results 2020.

Tableau 1 — Taux de non-conformité des passages à niveau en janvier 2021

| Partie responsable | Dispositions du Règlement | Taux de non-conformité |
|---|---|------------------------|
| Compagnies de chemin de fer | Modernisation unique | |
| | Panneau Passage à niveau (73) | 4,00 % |
| | Circuits de commande — circuits de coupure (70) | 1,00 % |
| | Opération des circuits de commande — temps d'annonce d'approche — vitesse de référence (69) | 5,00 % |
| | Dispositifs lumineux en porte-à-faux supplémentaires (68(1)) | 9,00 % |
| | Feux avant supplémentaires — routes à voies multiples (68(1)) | 9,00 % |
| | Feux arrière supplémentaires — routes à voies multiples (68(1)) | 9,00 % |
| | Feux arrière supplémentaires — routes à sens unique (68(1)) | 9,00 % |
| | Feux avant supplémentaires — routes à sens unique (68(1)) | 9,00 % |
| | Dispositifs lumineux supplémentaires — abord routier courbé (68(1)) | 9,00 % |
| | Dispositifs lumineux supplémentaires — abord routier/carrefour (68(1)) | 9,00 % |
| | Dispositifs lumineux supplémentaires — trottoirs et sentiers (68(1)) | 9,00 % |
| | Entretien annuel | |
| | Dégagement des lignes de visibilité — public (21(2)) | 9,00 % |
| | Dégagement des lignes de visibilité — public (21(1)) | 13,00 % |
| | Dégagement des lignes de visibilité — privé (21(2)) | 22,00 % |
| | Dégagement des lignes de visibilité — privé (21(1)) | 1,00 % |
| Autorités responsables du service de voirie | Modernisation unique | |
| | Panneau Signal avancé d'un passage à niveau [66(1)a)] | 51,00 % |
| | Panneau Signal avancé d'un passage à niveau [66(1)b)] | 51,00 % |
| | Panneau Stop et panneau Signal avancé d'arrêt (64 [panneau Stop] et 65 [Signal avancé d'arrêt]) | 17,00 % |
| | Panneau Signal avancé d'arrêt (65) | 100,00 % |
| | Panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau (67) | 5,00 % |
| | Entretien annuel | |
| | Dégagement des lignes de visibilité — public 21(2) | 100,00 % |
| | Dégagement des lignes de visibilité — public 21(1) | 100,00 % |

Source : Transports Canada, résultats des inspections de 2020 de la Passerelle intégrée de la sécurité ferroviaire (PISF).

Table 2 below compares compliance requirements under the baseline and regulatory scenarios in detail, by type of grade crossings.

Le tableau 2 ci-dessous compare de manière détaillée les exigences relatives à la conformité du scénario de base à celles du scénario de réglementation, par type de passage à niveau.

Table 2 — Compliance requirements under the baseline and regulatory scenarios, by risk level of grade crossings

| Type of grade crossings | Compliance requirement — baseline scenario | Compliance requirement — regulatory scenario | Difference |
|--------------------------|--|--|--|
| Low-risk grade crossings | Comply with safety upgrades by November 2021 | Exempted from safety upgrades | It is no longer required to upgrade and maintain these grade crossings. Some responsible entities will realize cost savings from a one-time upgrade and all entities would realize cost savings from ongoing maintenance expenses. |

| Type of grade crossings | Compliance requirement – baseline scenario | Compliance requirement – regulatory scenario | Difference |
|-------------------------------|--|--|--|
| High-priority grade crossings | Comply with safety upgrades by November 2021 | Comply with safety upgrades by November 2022 | Some responsible entities will delay their capital investment on upgrade by one year and all entities will delay maintenance expenses by one year. |
| Other grade crossings | Comply with safety upgrades by November 2021 | Comply with safety upgrades by November 2024 | Some responsible entities will delay their capital investment on upgrade by up to three years and all entities will delay maintenance expenses by three years. |

Tableau 2 – Exigences relatives à la conformité des scénarios de base et de réglementation, selon le niveau de risque des passages à niveau

| Type de passage à niveau | Exigences relatives à la conformité – scénario de base | Exigences relatives à la conformité – scénario de réglementation | Différence |
|------------------------------------|---|---|---|
| Passage à niveau à faible risque | Se conformer aux améliorations de la sécurité d'ici novembre 2021 | Exempté des améliorations de la sécurité | Il n'est plus obligatoire de moderniser et d'entretenir ces passages à niveau. Certaines parties responsables économiseront des coûts liés à la modernisation unique et toutes les parties économiseront des coûts associés à l'entretien annuel. |
| Passage à niveau à priorité élevée | Se conformer aux améliorations de la sécurité d'ici novembre 2021 | Se conformer aux améliorations de la sécurité d'ici novembre 2022 | Certaines parties responsables reporteront d'un an les dépenses en immobilisations liées à la modernisation et toutes les parties reporteront d'un an les dépenses liées à l'entretien. |
| Autre passage à niveau | Se conformer aux améliorations de la sécurité d'ici novembre 2021 | Se conformer aux améliorations de la sécurité d'ici novembre 2024 | Certaines parties responsables reporteront de trois ans les dépenses en immobilisations liées à la modernisation et toutes les parties reporteront de trois ans les dépenses liées à l'entretien. |

Stakeholder profile

A railway grade crossing is a joint facility of a road or a private authority and a railway company. The amendments apply to up to approximately 23 300 federally regulated grade crossings, and affect 20 railway companies, along with road authorities and private authorities that are responsible for complying with the safety standards set out in the Regulations.

Railway companies

Among the affected 20 railway companies, Canadian National (CN) and Canadian Pacific (CP) are the two leading freight railway companies; together they own approximately 94.47% of the federally regulated grade crossings in Canada. Central Maine and Quebec Railway Canada Inc., also a freight railway company, is the third company with the most grade crossings, owning approximately 1.80% of the federally regulated grade crossings. In terms of railway passenger transportation, VIA Rail is the leading company and owns around 0.98% of the federally regulated grade crossings. The remaining 2.75% of the federally regulated grade crossings are owned by the other 16 railway companies.

Profil de l'intervenant

Un passage à niveau est l'installation conjointe d'une autorité privée ou responsable du service de voirie et d'une compagnie de chemin de fer. Les modifications visent environ 23 300 passages à niveau de compétence fédérale et concernent 20 compagnies de chemin de fer ainsi que des autorités privées ou responsables du service de voirie qui sont tenues de se conformer aux normes de sécurité énoncées dans le Règlement.

Compagnies de chemin de fer

Parmi les 20 compagnies de chemin de fer concernées, le Canadien National (CN) et le Canadien Pacifique (CP) sont les deux chefs de file dans le transport ferroviaire des marchandises et détiennent ensemble environ 94,47 % des passages à niveau de compétence fédérale au Canada. Central Maine and Quebec Railway Canada Inc., qui est également une compagnie offrant des services de marchandises, se classe au troisième rang en ce qui concerne le nombre de passages à niveau, soit approximativement 1,80 % des passages à niveau de compétence fédérale. VIA Rail est quant à elle la compagnie de chemin de fer de premier plan pour les services voyageurs et possède près de 0,98 % des passages à niveau de compétence fédérale.

All of these railway companies are considered large businesses except for one, which is considered a small business and which owns around 0.04% of the grade crossings in Canada.

Road authorities

A road authority is the body responsible for the care, control or management of roads within a given jurisdiction. Under the amendments, road authorities, where appropriate, will share the responsibilities of upgrading and maintaining grade crossings with railway companies. There are two types of road authorities: public road authorities and private road authorities.

Public road authorities

Public road authorities share responsibilities with the railway companies on public grade crossings, which are defined as grade crossings located on public roads. There are three types of public road authorities: municipalities, provinces, and band councils. An estimated 1 450 municipalities, 9 provinces, 2 territories and almost 100 band councils are subject to the amendments.

The amendments will affect approximately 13 000 federally regulated public grade crossings. Approximately 65% of these public grade crossings are located in three Canadian provinces: Saskatchewan (28%), followed by Ontario (21%) and Alberta (16%).¹¹ The majority of public grade crossings associated with Indigenous communities are found in British Columbia.

Private road authorities

Private road authorities share the safety responsibility with railway companies on private grade crossings, which are defined as grade crossings located on private public roads. Private road authorities are usually the owners of private roads. The share of costs between private road authorities and railway companies are outlined in agreements between the two parties or filed with the Agency. Although, in practice, private road authorities may incur costs borne by railway companies with making sure the requirements of the Regulations are met, TC is not able to assess the proportion of costs to private road authorities,

Enfin, 2,75 % des passages à niveau de compétence fédérale appartiennent aux 16 autres compagnies de chemin de fer.

Toutes ces compagnies de chemin de fer sont considérées comme de grandes entreprises, à l'exception d'une seule qui est jugée une petite entreprise et qui possède environ 0,04 % des passages à niveau au pays.

Autorités responsables du service de voirie

L'autorité responsable du service de voirie est chargée de l'entretien, du contrôle ou de la gestion des routes dans un territoire donné. Selon les modifications, les autorités responsables du service de voirie partageront les responsabilités de moderniser et d'entretenir les passages à niveau avec les compagnies de chemin de fer, s'il y a lieu. Il existe deux types d'autorités : les autorités publiques responsables du service de voirie et les autorités privées responsables du service de voirie.

Autorités publiques responsables du service de voirie

Les autorités publiques responsables du service de voirie partagent les responsabilités liées aux passages à niveau publics, c'est-à-dire qu'ils sont situés sur des routes publiques, avec les compagnies de chemin de fer. Il existe trois types d'autorités publiques responsables du service de voirie : les municipalités, les provinces et les conseils de bande. Les modifications concernent environ 1 450 municipalités, 9 provinces, 2 territoires et près de 100 conseils de bande.

Les modifications concernent environ 13 000 passages à niveau publics de compétence fédérale. Environ 65 % d'entre eux sont situés dans trois provinces canadiennes : la Saskatchewan (28 %), l'Ontario (21 %) et l'Alberta (16 %)¹¹. Enfin, c'est en Colombie-Britannique que l'on trouve la majorité des passages à niveau publics situés dans des communautés autochtones.

Autorités privées responsables du service de voirie

Les autorités privées responsables du service de voirie partagent la responsabilité d'assurer la sécurité aux passages à niveau privés, c'est-à-dire qu'ils sont situés sur des chemins privés, avec les compagnies de chemin de fer. En général, les autorités privées responsables du service de voirie sont propriétaires de chemins privés. La répartition des coûts entre une autorité privée responsable du service de voirie et une compagnie de chemin de fer est précisée dans une entente conclue entre les deux parties ou une entente déposée auprès de l'Office. Bien qu'en réalité, les autorités privées responsables du service de voirie peuvent

¹¹ Data drawn from Transport Canada's grade crossing inventory.

¹¹ Données tirées de l'inventaire des passages à niveau de Transports Canada.

as it does not have access to private contracts between parties. The Agency is responsible for making cost apportionment decisions if the parties are unable to reach an agreement.

In Canada, there are more than 10 000 private crossings. Approximately 70% of these private grade crossings are located in three Canadian provinces: Quebec (25%), followed by British Columbia (24%) and Ontario (21%).¹²

Canadian public

The Canadian public will also be affected by the amendments, as accidents at grade crossings can result in fatalities, serious injuries and property damages.

From 2010 to 2019, a total of 232 fatalities and 271 serious injuries at all railway grade crossings were recorded by the TSB. Vehicle drivers are at particular risk, because the failure to yield to a train at a grade crossing or being stuck in the path of a locomotive can result in a severe collision that leads to fatality or serious injury. Vehicle occupants also face similar risks.

Benefits

The benefits (cost savings) associated with the amendments are twofold: avoided capital investment on low-risk grade crossings as they are exempted from compliance, and delayed capital investment on high-priority and other grade crossings as they will need to comply with the safety upgrade requirements one year and three years later than the compliance deadlines originally prescribed in the 2014 Regulations, respectively.

Expected benefits were calculated using the unit costs multiplied by the number of grade crossings. It is estimated that the total cost savings will be \$110.76 million, with \$41.04 million in savings to railway companies and \$69.72 million to road authorities. More specifically,

- \$13.41 million will be associated with low-risk grade crossings, with \$5.38 million to railway companies and \$8.03 million to road authorities;
- \$4.11 million will be associated with high-priority grade crossings, with \$1.66 million to railway companies and \$2.45 million to road authorities; and

encourir des coûts assumés par les compagnies de chemin de fer pour s'assurer que les exigences du Règlement sont respectées, TC n'est pas en mesure d'évaluer la proportion des coûts assumés par ces autorités puisqu'il n'a pas accès aux contrats privés entre les parties. Il incombe à l'Office de prendre des décisions liées à la répartition des coûts lorsque les parties ne parviennent pas à une entente.

Au Canada, il existe plus de 10 000 passages à niveau privés. Environ 70 % d'entre eux sont situés dans trois provinces : le Québec (25 %), la Colombie-Britannique (24 %) et l'Ontario (21 %)¹².

Population canadienne

Les modifications concernent également la population canadienne, puisque les accidents aux passages à niveau peuvent causer des décès, des blessures graves et des dommages matériels.

Entre 2010 et 2019, le BST a recensé au total 232 décès et 271 blessures graves à tous les passages à niveau. Les conducteurs des véhicules sont particulièrement à risque, puisque le fait de ne pas céder le passage à un train au passage à niveau ou de se retrouver dans le chemin d'une locomotive peut causer une collision grave qui fait des morts ou des blessés graves. Les passagers des véhicules sont aussi exposés à des risques semblables.

Avantages

Les avantages (économies de coût) associés aux modifications sont doubles : les dépenses en immobilisations associées aux passages à niveau à faible risque qui sont évitées en raison de l'exemption de la conformité pour ces passages à niveau, et les dépenses en immobilisations associées aux passages à niveau de priorité élevée et aux autres passages à niveau qui sont reportées puisque la conformité de ces passages à niveau avec les exigences liées à l'amélioration de la sécurité sera reportée d'un an et de trois ans respectivement, comparativement aux délais de conformité fixés initialement dans le Règlement de 2014.

Les avantages escomptés ont été calculés en multipliant les coûts unitaires par le nombre de passages à niveau. Il est estimé que les économies de coût totales s'élèveront à 110,76 millions de dollars, d'une valeur de 41,04 millions de dollars pour les compagnies de chemin de fer et de 69,72 millions de dollars pour les autorités responsables du service de voirie. Plus précisément :

- 13,41 millions de dollars seront associés aux passages à niveau à faible risque, soit 5,38 millions de dollars pour les compagnies de chemin de fer et 8,03 millions de dollars pour les autorités responsables du service de voirie;

¹² Data drawn from Transport Canada's grade crossing inventory.

¹² Données tirées de l'inventaire des passages à niveau de Transports Canada.

- \$93.24 million be associated with other types of grade crossings, with \$34.0 million to railway companies and \$59.24 million to road authorities.
- 4,11 millions de dollars seront associés aux passages à niveau de priorité élevée, soit 1,66 million de dollars pour les compagnies de chemin de fer et 2,45 millions de dollars pour les autorités responsables du service de voirie;
- 93,24 millions de dollars seront associés aux autres passages à niveau, soit 34,0 millions de dollars pour les compagnies de chemin de fer et 59,24 millions de dollars pour les autorités responsables du service de voirie.

Table 3 outlines the total number of affected grade crossings under the responsibility of railway companies and road authorities, by compliance cost and risk type.

Le tableau 3 donne un aperçu du nombre total de passages à niveau concernés qui relèvent de la responsabilité des compagnies de chemin de fer et des autorités responsables du service de voirie, selon le coût de conformité et le type de risque.

Table 3 — Compliance costs and number of affected railway grade crossings by risk type

| Responsible entity | Provisions in the Regulations | Compliance cost (\$/grade crossing) | Number of affected low-risk grade crossings | Number of affected high-priority grade crossings | Number of affected other grade crossings |
|-----------------------------|--|-------------------------------------|---|--|--|
| Railway companies | One-time upgrade | | | | |
| | Railway crossing sign (73) | \$1,714 | 208 | 0 | 435 |
| | Operational control circuits — cut-out (70) | \$22,852 | 22 | 233 | 730 |
| | Operational control circuits — design approach warning time (69) | \$22,852 | 122 | 1 292 | 4,058 |
| | Additional light units — cantilevers (68(1)) | \$57,131 | 84 | 892 | 2,800 |
| | Additional front light units — multi-lane roads (68(1)) | \$2,857 | 50 | 530 | 1,664 |
| | Additional back light units — multi-lane roads (68(1)) | \$1,143 | 50 | 530 | 1,664 |
| | Additional back light units — one-way roads (68(1)) | \$1,143 | 5 | 52 | 162 |
| | Additional front light units — one-way roads (68(1)) | \$2,857 | 5 | 52 | 162 |
| | Additional light units — curve on road approach (68(1)) | \$2,857 | 44 | 465 | 1,461 |
| | Additional light units — intersection road approach (68(1)) | \$2,857 | 66 | 698 | 2,191 |
| | Additional light units — sidewalks and paths (68(1)) | \$22,852 | 2 | 26 | 81 |
| | Annual maintenance | | | | |
| | Clearing sightlines (21(2)) | \$1,143 | 92 | 235 | 2,721 |
| | Clearing sightlines (21(1)) | \$1,143 | 374 | 833 | 6,491 |
| | Clearing sightlines (21(2)) | \$377 | 21 | 0 | 57 |
| Clearing sightlines (21(1)) | \$377 | 238 | 0 | 497 | |

| Responsible entity | Provisions in the Regulations | Compliance cost (\$/grade crossing) | Number of affected low-risk grade crossings | Number of affected high-priority grade crossings | Number of affected other grade crossings |
|--------------------|--|-------------------------------------|---|--|--|
| Road authorities | One-time upgrade | | | | |
| | Railway crossing ahead sign (66) | \$571 | 62 | 659 | 2,070 |
| | Railway crossing ahead sign (66) | \$571 | 191 | 425 | 3,310 |
| | Stop sign and Stop ahead sign (64 [Stop sign] and 65 [Stop ahead]) | \$571 | 35 | 61 | 729 |
| | Stop ahead sign (65) | \$571 | 158 | 458 | 2,122 |
| | Active advance Prepare to Stop at Railway Crossing sign (67) | \$57,131 | 6 | 65 | 203 |
| | Annual maintenance | | | | |
| | Clearing sightlines 21(2) | \$2,285 | 92 | 235 | 2,721 |
| | Clearing sightlines 21(1) | \$2,285 | 374 | 833 | 6,491 |

Source: Transport Canada, Rail Safety Integrated Gateway (RSIG) inspection results, 2020.

Tableau 3 – Coûts de conformité et nombre de passages à niveau concernés par type de risque

| Partie responsable | Dispositions du Règlement | Coût de conformité (\$/passage à niveau) | Nombre de passages à niveau à faible risque concernés | Nombre de passages à niveau de priorité élevée concernés | Nombre d'autres passages à niveau concernés |
|-----------------------------|--|--|---|--|---|
| Compagnies de chemin de fer | Modernisation unique | | | | |
| | Panneau Passage à niveau (73) | 1 714 \$ | 208 | 0 | 435 |
| | Circuits de commande – circuits de coupure (70) | 22 852 \$ | 22 | 233 | 730 |
| | Circuits de commande – temps d'annonce d'approche de conception (69) | 22 852 \$ | 122 | 1 292 | 4 058 |
| | Dispositifs lumineux en porte-à-faux supplémentaires [68(1)] | 57 131 \$ | 84 | 892 | 2 800 |
| | Feux avant supplémentaires – routes à voies multiples [68(1)] | 2 857 \$ | 50 | 530 | 1 664 |
| | Feux arrière supplémentaires – routes à voies multiples [68(1)] | 1 143 \$ | 50 | 530 | 1 664 |
| | Feux arrière supplémentaires – routes à sens unique [68(1)] | 1 143 \$ | 5 | 52 | 162 |
| | Feux avant supplémentaires – routes à sens unique [68(1)] | 2 857 \$ | 5 | 52 | 162 |
| | Dispositifs lumineux supplémentaires – abord routier courbé [68(1)] | 2 857 \$ | 44 | 465 | 1 461 |
| | Dispositifs lumineux supplémentaires – abord routier/carrefour [68(1)] | 2 857 \$ | 66 | 698 | 2 191 |
| | Dispositifs lumineux supplémentaires – trottoirs et sentiers [68(1)] | 22 852 \$ | 2 | 26 | 81 |

| Partie responsable | Dispositions du Règlement | Coût de conformité (\$/passage à niveau) | Nombre de passages à niveau à faible risque concernés | Nombre de passages à niveau de priorité élevée concernés | Nombre d'autres passages à niveau concernés |
|--|---|--|---|--|---|
| | Entretien annuel | | | | |
| | Dégagement des lignes de visibilité [21(2)] | 1 143 \$ | 92 | 235 | 2 721 |
| | Dégagement des lignes de visibilité [21(1)] | 1 143 \$ | 374 | 833 | 6 491 |
| | Dégagement des lignes de visibilité [21(2)] | 377 \$ | 21 | 0 | 57 |
| | Dégagement des lignes de visibilité [21(1)] | 377 \$ | 238 | 0 | 497 |
| Autorités responsables du service de voirie | Modernisation unique | | | | |
| | Panneau Signal avancé d'un passage à niveau (66) | 571 \$ | 62 | 659 | 2 070 |
| | Panneau Signal avancé d'un passage à niveau (66) | 571 \$ | 191 | 425 | 3 310 |
| | Panneau Stop et panneau Signal avancé d'arrêt (64 [panneau Stop] et 65 [Signal avancé d'arrêt]) | 571 \$ | 35 | 61 | 729 |
| | Panneau Signal avancé d'arrêt (65) | 571 \$ | 158 | 458 | 2 122 |
| | Panneau Préparez-vous à arrêter à un passage à niveau (67) | 57 131 \$ | 6 | 65 | 203 |
| | Entretien annuel | | | | |
| | Dégagement des lignes de visibilité [21(2)] | 2 285 \$ | 92 | 235 | 2 721 |
| | Dégagement des lignes de visibilité [21(1)] | 2 285 \$ | 374 | 833 | 6 491 |

Source : Transports Canada, résultats des inspections de 2020 de la Passerelle intégrée de la sécurité ferroviaire (PISF).

The amendments also provide flexibility to private road authorities, who are responsible for safety upgrades at existing high priority and other grade crossings: if these grade crossings have not been equipped with a warning system, then the private road authorities have the option to install either an alternative warning system or warning system as prescribed in the 2014 Regulations. As a result, the amendments may benefit private road authorities should they opt to install an alternative warning system, which could be less costly compared to a full warning system. Due to lack of information, this benefit is not quantified in this analysis.

While the estimates of these bills can vary, TC has been advised by railway companies that the cost of a warning system could cost \$300,000 to \$600,000 or higher.

Les modifications offrent également une souplesse aux autorités privées responsables du service de voirie qui doivent effectuer les améliorations de la sécurité aux passages à niveau existants de priorité élevée ou aux autres passages à niveau. En effet, si ces passages à niveau ne sont pas munis d'un système d'avertissement, les autorités privées responsables du service de voirie peuvent alors décider d'installer soit un système d'avertissement à usage restreint, soit un système d'avertissement complet conformément au Règlement de 2014. Par conséquent, les autorités privées responsables du service de voirie peuvent retirer un avantage des modifications si elles choisissent d'installer un système d'avertissement à usage restreint, lequel pourrait être moins coûteux qu'un système d'avertissement complet. Cet avantage n'est toutefois pas quantifié dans la présente analyse en raison du manque d'information.

Bien que les montants approximatifs de ces factures varient, des compagnies de chemin de fer ont informé TC que le coût d'un système d'avertissement peut varier entre

Meanwhile, an alternative warning system is estimated to cost approximately \$200,000.

Exemption of low-risk grade crossings

The amendments exempt low-risk grade crossings from complying with the safety upgrade requirements originally prescribed in the 2014 Regulations. Therefore, responsible entities of these grade crossings will experience a one-time upgrade cost saving if they have not complied with the current requirements of the 2014 Regulations by January 2021, and an annual maintenance cost saving. The unit cost and the number of affected grade crossings are detailed in Table 3 above.

As a result, the total cost savings associated with exempting low-risk grade crossings is estimated to be \$13.41 million, with \$5.38 million in savings to railway companies and \$8.03 million to road authorities.

Delay of compliance deadlines for high-priority and other grade crossings

High-priority grade crossings

Given that high-priority grade crossings will be subject to a one-year delay of compliance, responsible entities will benefit from delaying the capital investment on one-time upgrades and on annual maintenance. The unit cost and the number of affected grade crossings are detailed in Table 3 above.

As a result, the total cost savings (delayed capital investment) associated with high-priority grade crossings are estimated to be \$4.11 million, with \$1.66 million in savings to railway companies and \$2.45 million to road authorities.

Other grade crossings

As other grade crossings will be subject to a three-year delay of compliance, responsible entities will benefit from delaying the capital investment on the one-time upgrade and on annual maintenance. The unit cost and the number of affected grade crossings are detailed in Table 3 above.

As a result, the total cost savings (delayed capital investment) associated with other grade crossings is estimated to be \$93.24 million, with \$34.0 million in savings to railway companies and \$59.24 million to road authorities.

300 000 \$ et 600 000 \$, ou plus. À titre de comparaison, le coût approximatif d'un système d'avertissement à usage restreint est de 200 000 \$.

Exemption des passages à niveau à faible risque

Les modifications exemptent les passages à niveau à faible risque de la conformité avec les exigences liées à l'amélioration de la sécurité qui étaient initialement prévues dans le Règlement de 2014. Par conséquent, les parties responsables de ces passages à niveau économiseront des coûts liés à la modernisation unique, si elles ne se sont pas conformées aux exigences actuelles du Règlement de 2014 avant janvier 2021, et des coûts associés à l'entretien annuel. Les coûts unitaires et le nombre de passages à niveau concernés sont décrits dans le tableau 3 ci-dessus.

Par conséquent, le total des économies de coût associées à l'exemption des passages à niveau à faible risque est évalué à 13,41 millions de dollars, soit 5,38 millions de dollars pour les compagnies de chemin de fer et 8,03 millions de dollars pour les autorités responsables du service de voirie.

Prolonger les délais de conformité des passages à niveau de priorité élevée et d'autres passages à niveau

Passages à niveau de priorité élevée

Puisque le délai de conformité des passages à niveau de priorité élevée sera prolongé d'un an, les parties responsables bénéficieront du report des dépenses en immobilisations liées à des modernisations uniques et à l'entretien annuel. Les coûts unitaires et le nombre de passages à niveau concernés sont décrits dans le tableau 3 ci-dessus.

Par conséquent, le total des économies de coût (les dépenses en immobilisations reportées) associées aux passages à niveau de priorité élevée est évalué à 4,11 millions de dollars, soit 1,66 million de dollars pour les compagnies de chemin de fer et 2,45 millions de dollars pour les autorités responsables du service de voirie.

Autres passages à niveau

Puisque le délai de conformité des autres passages à niveau sera prolongé de trois ans, les parties responsables bénéficieront du report des dépenses en immobilisations liées à la modernisation unique et à l'entretien annuel. Les coûts unitaires et le nombre de passages à niveau concernés sont décrits dans le tableau 3 ci-dessus.

Par conséquent, le total des économies de coût (les dépenses en immobilisations reportées) associées aux autres passages à niveau est évalué à 93,24 millions de dollars, soit 34,0 millions de dollars pour les compagnies de chemin de fer et 59,24 millions de dollars pour les autorités responsables du service de voirie.

It is also worth noting that for high-priority and other grade crossings, the expected cost savings are due to the time preference of spending the capital investment at a later time, as the investment not spent in 2021 can be saved or invested in other ventures and earn some return.

Costs

The costs of the amendments will be carried by two groups: railway companies and Canadians. The exemption to low-risk grade crossings from complying with safety upgrades and the delay of compliance deadlines for high-priority and other grade crossings would result in a higher number of collisions than would be expected in the baseline scenario (i.e. the scenario where all grade crossings comply with the safety upgrades requirements by November 2021). This means that in the regulatory scenario, more fatalities, serious injuries and property damage will be expected. The total costs associated with the amendments are estimated to be \$244.03 million.

Collisions

In the transportation safety literature, a common approach to estimating the expected reduction in collisions at a site is to use a collision modification factor (CMF). CMFs are used to represent the expected change in collision frequency resulting from the introduction of changes, usually countermeasures, at a site and thus represent the expected effectiveness of the collision countermeasures. Based on the estimated CMF that will result from the required safety upgrades at federally regulated grade crossings, the annual number of collisions that will be avoided by implementing these requirements are presented in Table 4.

Table 4 — Annual avoided collisions involving railway equipment, by type of grade crossings

| Type of collision | Type of grade crossings | Public grade crossings | Private grade crossings | Total |
|--|-------------------------------|------------------------|-------------------------|-------|
| Collisions involving railway equipment | Low-risk grade crossings | 1.33 | 0.39 | 1.72 |
| | High-priority grade crossings | 12.90 | 0 | 12.90 |

En ce qui concerne les passages à niveau de priorité élevée et les autres passages à niveau, il convient également de souligner que les économies de coût prévues sont associées à la préférence temporelle d'effectuer les dépenses en immobilisations à une date ultérieure, puisque les fonds qui ne sont pas dépensés en 2021 peuvent être épargnés ou investis dans d'autres entreprises et générer un rendement quelconque.

Coûts

Deux groupes assumeront les coûts des modifications : les compagnies de chemin de fer et les Canadiens. L'exemption des passages à niveau à faible risque de la conformité avec les exigences liées à l'amélioration de la sécurité et la prolongation des délais de conformité pour les passages à niveau de priorité élevée et les autres passages à niveau seraient à l'origine d'un nombre de collisions supérieur à celui prévu dans le scénario de base (c'est-à-dire le scénario selon lequel tous les passages à niveau se conforment aux exigences liées à l'amélioration de la sécurité d'ici novembre 2021). Par conséquent, cela signifie qu'on s'attend à ce que le nombre de décès, de blessures graves et de dommages matériels soit plus élevé dans le cadre du scénario de réglementation. Il est estimé que le total des coûts associés aux modifications est de 244,03 millions de dollars.

Collisions

Dans les documents sur la sécurité des transports, le facteur de modification des collisions (FMC) est utilisé couramment pour estimer la réduction prévue des collisions à un emplacement. Le FMC sert à représenter la modification attendue de la fréquence des collisions à un emplacement après l'adoption de changements, qui sont habituellement des contre-mesures. Le FMC indique ainsi l'efficacité escomptée des mesures de prévention des collisions. Le tableau 4 illustre le nombre annuel de collisions qui seraient évitées si les exigences sont adoptées, selon le FMC estimé qui découlerait de l'amélioration exigée de la sécurité aux passages à niveau de compétence fédérale.

Tableau 4 — Collisions mettant en cause du matériel roulant évitées chaque année, par type de passage à niveau

| Type de collision | Type de passage à niveau | Passage à niveau public | Passage à niveau privé | Total |
|---|-------------------------------------|-------------------------|------------------------|-------|
| Collisions mettant en cause du matériel roulant | Passage à niveau à faible risque | 1,33 | 0,39 | 1,72 |
| | Passage à niveau de priorité élevée | 12,90 | 0 | 12,90 |

| Type of collision | Type of grade crossings | Public grade crossings | Private grade crossings | Total |
|--|-------------------------------|------------------------|-------------------------|---------------|
| | Other grade crossings | 44.13 | 1.30 | 45.43 |
| | Total | 58.36 | 1.69 | 60.05 |
| Collisions not involving railway equipment | Low-risk grade crossings | 4.34 | 1.25 | 5.59 |
| | High-priority grade crossings | 41.92 | 0 | 41.92 |
| | Other grade crossings | 143.42 | 4.24 | 147.66 |
| | Total | 189.68 | 5.49 | 195.17 |

Sources: Transportation Safety Board collision data and National Collision Database.

This analysis considered two types of collisions at grade crossings: those involving railway equipment, and those not involving railway equipment. As previously described, the reduction in collisions involving railway equipment was estimated using a CMF from required safety upgrades. In order to estimate the reduction of collisions not involving railway equipment resulting from the implementation of the safety upgrades at non-compliant crossings, TSB collision data and data from the National Collision Database were compared for the period between 1998 and 2002. Based on this analysis, a ratio of the number of collisions not involving railway equipment to the number of collisions involving railway equipment was derived at 3.25 collisions.

This analysis assumes that the amendments will not affect the expected annual avoided collisions (shown in Table 4). However, since low-risk grade crossings are exempted, fewer avoided collisions (i.e. more collisions) are expected under the regulatory scenario compared with those under the baseline scenario over the 10-year analytical period. In addition, due to the delayed compliance deadlines for high-priority and other grade crossings, even fewer avoided collisions (i.e. even more collisions) are also expected between 2021 and 2023. In total, the amendments could result in additional 707 collisions between 2021 and 2030, 166 of which would involve railway equipment and 541 would not involve railway equipment. A higher number of collisions would be associated with more fatalities, serious injuries, and property damages.

| Type de collision | Type de passage à niveau | Passage à niveau public | Passage à niveau privé | Total |
|--|-------------------------------------|-------------------------|------------------------|---------------|
| | Autre passage à niveau | 44,13 | 1,30 | 45,43 |
| | Total | 58,36 | 1,69 | 60,05 |
| Collisions ne mettant pas en cause du matériel roulant | Passage à niveau à faible risque | 4,34 | 1,25 | 5,59 |
| | Passage à niveau de priorité élevée | 41,92 | 0 | 41,92 |
| | Autre passage à niveau | 143,42 | 4,24 | 147,66 |
| | Total | 189,68 | 5,49 | 195,17 |

Sources : Données sur les collisions du Bureau de la sécurité des transports et Base nationale de données sur les collisions (BNDC).

Cette analyse a tenu compte de deux types de collisions aux passages à niveau : celles mettant en cause du matériel roulant et celles ne mettant pas en cause du matériel roulant. Comme il a été susmentionné, la fréquence réduite des collisions mettant en cause du matériel roulant a été estimée à l'aide du FMC qui découle de l'amélioration exigée de la sécurité. Pour estimer le nombre réduit des collisions ne mettant pas en cause du matériel roulant aux passages à niveau non conformes où la sécurité a été améliorée, les données du BST sur les collisions et les données de la BNDC ont été comparées pour la période de 1998 à 2002. Selon cette analyse, la proportion des collisions ne mettant pas en cause du matériel roulant par rapport aux collisions mettant en cause du matériel roulant est de 3,25 collisions.

Dans cette analyse, il est supposé que les modifications n'influeraient pas sur le nombre prévu de collisions évitées chaque année (indiqué au tableau 4). Puisque les passages à niveau à faible risque sont toutefois exemptés, on s'attend à ce qu'il y ait moins de collisions évitées (c'est-à-dire plus de collisions) dans le cadre du scénario de réglementation comparativement au nombre de collisions qui pourraient être évitées si le scénario de base était conservé pour la période d'analyse échelonnée sur 10 ans. De plus, en raison des délais de conformité prolongés pour les passages à niveau de priorité élevée et les autres passages à niveau, on s'attend à ce qu'il y ait encore moins de collisions évitées (c'est-à-dire plus de collisions) entre 2021 et 2023. Au total, les modifications pourraient être à l'origine de 707 collisions supplémentaires entre 2021 et 2030, soit 166 qui mettraient en cause du matériel roulant et 541 qui ne mettraient pas en cause du matériel roulant. Le nombre de collisions à la hausse serait bien entendu associé à un nombre accru de décès, de blessures graves et de dommages matériels.

Fatalities and serious injuries

The annual numbers of additional fatalities and serious injuries were estimated by multiplying the number of additional collisions per year, and fatality and serious injury ratios of collision at public and private crossings, respectively. The fatality and serious injury ratios were obtained from TSB collision data, using a 10-year average of fatalities and serious injuries per collision at public and private grade crossings from 2010 to 2019. Table 5 presents these average ratios, if they are involved with railway equipment or not.

Table 5 — Average fatality and serious injury ratios of collision (2010–2019)

| Type of collision | Public grade crossings | | Private grade crossings | |
|--|------------------------|----------------------|-------------------------|----------------------|
| | Fatality ratio | Serious injury ratio | Fatality ratio | Serious injury ratio |
| Collisions involving railway equipment | 0.154 | 0.169 | 0.045 | 0.122 |
| Collisions not involving railway equipment | 0.003 | 0.016 | 0.003 | 0.016 |

Sources: Transportation Safety Board collision data and National Collision Database (NCDB).

It is estimated that the amendments could result in 26 additional fatalities and 36 additional serious injuries over the 10-year analytical period.

The fatalities are monetized using the value of a statistical life (VSL) of \$7.99 million per fatality, in accordance with the Treasury Board Secretariat (TBS) *Policy on Cost-Benefit Analysis*. The value of serious injuries is assumed to be 13.42% of the VSL,¹³ which is about \$1.07 million per serious injury.

As a result, the cost associated with additional fatalities and injuries at grade crossings is estimated to be \$231.15 million.

¹³ T. Miller. N., Bergeron, and B. Lawrence, "Motor Vehicle Injury Valuation for Canada's National Collision Database Economic Analysis", 2016.

Décès et blessures graves

Les nombres annuels de décès et de blessures graves supplémentaires ont été estimés en multipliant le nombre de collisions additionnelles par année par les taux de décès et de blessures graves occasionnés par les collisions aux passages à niveau publics et privés. Ces taux ont été tirés des données sur les collisions du BST en utilisant une moyenne sur 10 ans des décès et des blessures graves occasionnés par les collisions aux passages à niveau publics et privés qui sont survenues entre 2010 et 2019. Le tableau 5 présente ces taux moyens et précise si les collisions mettent en cause ou non du matériel roulant.

Tableau 5 — Taux moyens de décès et de blessures graves occasionnés par les collisions (2010-2019)

| Type de collision | Passages à niveau publics | | Passages à niveau privés | |
|--|---------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| | Taux de décès | Taux de blessures graves | Taux de décès | Taux de blessures graves |
| Collisions mettant en cause du matériel roulant | 0,154 | 0,169 | 0,045 | 0,122 |
| Collisions ne mettant pas en cause du matériel roulant | 0,003 | 0,016 | 0,003 | 0,016 |

Sources : Données sur les collisions du Bureau de la sécurité des transports et Base nationale de données sur les collisions (BNDC).

Il est estimé que les modifications pourraient être à l'origine de 26 décès supplémentaires et de 36 blessures graves supplémentaires pendant la période d'analyse de 10 ans.

Les décès sont exprimés en valeur monétaire à l'aide de la valeur d'une vie statistique (VVS) de 7,99 millions de dollars par décès conformément à la *Politique sur l'analyse coûts-avantages* du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT). La valeur des blessures graves est estimée à 13,42 % de la VVS¹³, ce qui représente environ 1,07 million de dollars par blessure grave.

Par conséquent, il est estimé que le coût des décès et des blessures graves supplémentaires associés aux passages à niveau est de 231,15 millions de dollars.

¹³ T. Miller. N., Bergeron et B. Lawrence, « Motor Vehicle Injury Valuation for Canada's National Collision Database Economic Analysis », 2016.

Property damages

Collisions at grade crossings can cause property damages to railway equipment and road vehicles, and thus would affect both rail companies and Canadians. Costs associated with property damages vary, depending on whether collisions involve railway equipment or not. Details are presented in Table 6 below.

Table 6 — Percentage of collisions involving damage to property and average costs, per damage type for collisions involving railway equipment

| Collisions involving railway equipment | | |
|--|---|---|
| Type of property damage | Percentage of collisions involving property damage ^a | Average cost per collision ^b |
| Railway equipment | 100% | \$5,942 |
| Road vehicle | 94% | \$13,309 |
| Derailment | 4% | \$883,244 |
| Collisions not involving railway equipment | | |
| Type of property damage | Number of vehicles damaged per collision | Average cost per vehicle |
| Road vehicle | 1.41 | \$7,313 |

^a Transportation Safety Board rail collision data and National Collision Database from 1998 to 2002.

^b Data provided by Canadian National Railway, Canadian Pacific Railway, and the Insurance Bureau of Canada.

The annual cost of property damage was estimated by multiplying the additional number of collisions that would involve each type of property damage per year and the average costs presented in Table 6. The total cost associated with property damage is estimated to be \$12.88 million, \$7.74 million of which result from collisions involving railway equipment and \$5.14 million from collisions not involving railway equipment.

Cost-benefit statement

Number of years: 10 (from 2021 to 2030)
 Base year for costing: 2020
 Present value base year: 2021
 Discount rate: 7%

Dommmages matériels

Les collisions aux passages à niveau peuvent endommager le matériel roulant et les véhicules, ce qui concerne à la fois les compagnies de chemin de fer et les Canadiens. Le coût des dommages matériels varie en fonction du fait que les collisions mettent en cause ou non du matériel roulant. Le tableau 6 ci-dessous contient des renseignements détaillés.

Tableau 6 — Pourcentage de collisions mettant en cause du matériel roulant qui ont entraîné des dommages matériels et coût moyen, par type de dommage

| Collisions mettant en cause du matériel roulant | | |
|--|--|---------------------------------------|
| Type de dommage matériel | Pourcentage de collisions qui ont entraîné des dommages matériels ^a | Coût moyen par collision ^b |
| Matériel roulant | 100 % | 5 942 \$ |
| Véhicule routier | 94 % | 13 309 \$ |
| Déraillement | 4 % | 883 244 \$ |
| Collisions ne mettant pas en cause du matériel roulant | | |
| Type de dommage matériel | Nombre de véhicules endommagés par collision | Coût moyen par véhicule |
| Véhicule routier | 1,41 | 7 313 \$ |

^a Données sur les collisions ferroviaires du BST et données de la BNDC pour la période de 1998 à 2002.

^b Données obtenues du Canadien National, du Canadien Pacifique et du Bureau d'assurance du Canada.

On a estimé le coût annuel des dommages matériels en multipliant le nombre de collisions supplémentaires qui entraîneraient chaque type de dommages matériels par année par les coûts moyens indiqués dans le tableau 6. On estime que le coût total des dommages matériels s'élève à 12,88 millions de dollars, soit 7,74 millions de dollars pour les collisions mettant en cause du matériel roulant et 5,14 millions de dollars pour les collisions ne mettant pas en cause du matériel roulant.

Énoncé des coûts-avantages

Nombre d'années : 10 (de 2021 à 2030)
 Année de référence pour l'établissement des coûts : 2020
 Année de référence de la valeur actualisée : 2021
 Taux d'actualisation : 7 %

Table 7 – Monetized costs

| Impacted stakeholder | Description of costs | Base year (2021) | Other relevant years | Final year (2030) | Total (present value) | Annualized value |
|----------------------|---------------------------------|------------------|----------------------|-------------------|-----------------------|------------------|
| Canadians | Fatalities and serious injuries | \$91.29 | \$1.88 | \$1.25 | \$231.15 | \$32.91 |
| Canadians | Property damages | \$2.77 | \$0.07 | \$0.04 | \$7.06 | \$1.0 |
| Railway companies | Property damages | \$2.28 | \$0.05 | \$0.04 | \$5.82 | \$0.83 |
| All stakeholders | Total costs | \$96.34 | \$2.0 | \$1.33 | \$244.03 | \$34.74 |

Tableau 7 – Valeur monétaire des coûts

| Intervenant touché | Description des coûts | Année de référence (2021) | Autres années pertinentes | Dernière année (2030) | Total (valeur actualisée) | Valeur annualisée |
|-----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------|---------------------------|-------------------|
| Canadiens | Décès et blessures graves | 91,29 \$ | 1,88 \$ | 1,25 \$ | 231,15 \$ | 32,91 \$ |
| Canadiens | Dommages matériels | 2,77 \$ | 0,07 \$ | 0,04 \$ | 7,06 \$ | 1,0 \$ |
| Compagnies de chemin de fer | Dommages matériels | 2,28 \$ | 0,05 \$ | 0,04 \$ | 5,82 \$ | 0,83 \$ |
| Ensemble des intervenants | Coûts totaux | 96,34 \$ | 2,0 \$ | 1,33 \$ | 244,03 \$ | 34,74 \$ |

Table 8 – Monetized benefits

| Impacted stakeholder | Description of benefit | Base year (2021) | Other relevant years | Final year (2030) | Total (present value) | Annualized value |
|----------------------|---|------------------|----------------------|-------------------|-----------------------|------------------|
| Railway companies | Avoided capital investment due to exemption of low-risk grade crossings | \$1.27 | \$0.51 | \$0.34 | \$5.38 | \$0.77 |
| Road authorities | Avoided capital investment due to exemption of low-risk grade crossings | \$1.09 | \$0.87 | \$0.58 | \$8.03 | \$1.14 |
| Railway companies | Delayed capital investment due to extension of compliance deadlines for high-priority and other grade crossings | \$39.62 | -\$17.14 | \$0 | \$35.66 | \$5.08 |
| Road authorities | Delayed capital investment due to extension of compliance deadlines for high-priority and other grade crossings | \$24.42 | -\$0.57 | \$0 | \$61.7 | \$8.78 |
| All stakeholders | Total benefits | \$66.40 | -\$16.33 | \$0.92 | \$110.76 | \$15.77 |

Tableau 8 – Valeur monétaire des avantages

| Intervenant touché | Description de l'avantage | Année de référence (2021) | Autres années pertinentes | Dernière année (2030) | Total (valeur actualisée) | Valeur annualisée |
|---|--|---------------------------|---------------------------|-----------------------|---------------------------|-------------------|
| Compagnies de chemin de fer | Dépenses en immobilisations évitées en raison de l'exemption des passages à niveau à faible risque | 1,27 \$ | 0,51 \$ | 0,34 \$ | 5,38 \$ | 0,77 \$ |
| Autorités responsables du service de voirie | Dépenses en immobilisations évitées en raison de l'exemption des passages à niveau à faible risque | 1,09 \$ | 0,87 \$ | 0,58 \$ | 8,03 \$ | 1,14 \$ |
| Compagnies de chemin de fer | Dépenses en immobilisations reportées en raison de la prolongation des délais de conformité pour les passages à niveau à priorité élevée et les autres passages à niveau | 39,62 \$ | -17,14 \$ | 0 \$ | 35,66 \$ | 5,08 \$ |
| Autorités responsables du service de voirie | Dépenses en immobilisations reportées en raison de la prolongation des délais de conformité pour les passages à niveau à priorité élevée et les autres passages à niveau | 24,42 \$ | -0,57 \$ | 0 \$ | 61,7 \$ | 8,78 \$ |
| Ensemble des intervenants | Avantages totaux | 66,40 \$ | -16,33 \$ | 0,92 \$ | 110,76 \$ | 15,77 \$ |

Table 9 – Summary of monetized costs and benefits

| Impacts | Base year (2021) | Other relevant years | Final year (2030) | Total (present value) | Annualized value |
|----------------|------------------|----------------------|-------------------|-----------------------|------------------|
| Total costs | \$96.34 | \$2.0 | \$1.33 | \$244.03 | \$34.74 |
| Total benefits | \$66.40 | -\$16.33 | \$0.92 | \$110.76 | \$15.77 |
| NET IMPACT | -\$29.94 | -\$18.33 | -\$0.41 | -\$133.27 | -\$18.97 |

Tableau 9 – Résumé des coûts et des avantages en valeur monétaire

| Répercussions | Année de référence (2021) | Autres années pertinentes | Dernière année (2030) | Total (valeur actualisée) | Valeur annualisée |
|------------------|---------------------------|---------------------------|-----------------------|---------------------------|-------------------|
| Coûts totaux | 96,34 \$ | 2,0 \$ | 1,33 \$ | 244,03 \$ | 34,74 \$ |
| Avantages totaux | 66,40 \$ | -16,33 \$ | 0,92 \$ | 110,76 \$ | 15,77 \$ |
| INCIDENCE NETTE | -29,94 \$ | -18,33 \$ | -0,41 \$ | -133,27 \$ | -18,97 \$ |

Qualitative impacts

Cost savings to private road authorities responsible for safety upgrades at existing high priority and other grade crossings.

- The amendments could benefit private road authorities for which the grade crossing meets the criteria should they opt to install an alternative warning system, which

Incidences qualitatives

Les autorités privées responsables du service de voirie qui doivent effectuer les améliorations de la sécurité aux passages à niveau existants de priorité élevée ou aux autres passages à niveau pourraient économiser des coûts.

- Les autorités privées responsables du service de voirie dont les passages à niveau satisfont aux critères peuvent

could be less costly compared to a full-warning system prescribed in the 2014 Regulations.

While the estimates of these bills can vary, TC has been advised by railway companies that the cost of a warning system could cost \$300,000–\$600,000 or higher. Meanwhile, an alternative warning system is estimated at costing approximately \$200,000.

Sensitivity analysis

A sensitivity analysis was conducted to test uncertainties around key variables. Two different approaches are used to analyze uncertainty in the cost-benefit estimates: a single-variable sensitivity analysis and scenario sensitivity analysis.

Single-variable sensitivity analysis

The single-variable sensitivity analysis examines how the estimated net benefits would change if an assumption around one variable is changed at a time. The following variables were considered for the single-variable sensitivity analysis: the unit price for grade crossing safety upgrades, the fatalities and injuries ratio of a grade crossing collision, the discount rate, and the total years in the analytical period.

In terms of benefits, the sensitivity analysis considers the scenario where unit prices for complying with safety upgrades would be either 15% lower (lower benefit case), or 15% higher (higher benefit case). In terms of costs, the sensitivity analysis considers a situation where the fatalities and injuries ratios would be either 5% lower (lowest cost case) and 5% higher (highest cost case). Table 10 below presents the sensitivity analysis results.

Table 10 — Single-variable sensitivity analysis

| Variable | Net benefit (in millions) |
|-------------------------------------|---------------------------|
| Costs | |
| Low fatalities and injuries ratios | –\$121.71 |
| Central case | –\$133.27 |
| High fatalities and injuries ratios | –\$144.82 |
| Benefits | |
| Low-unit price estimate | –\$149.88 |
| High-unit price estimate | –\$116.65 |

retirer un avantage des modifications si elles choisissent d'installer un système d'avertissement à usage restreint, lequel pourrait être moins coûteux que le système d'avertissement complet prévu dans le Règlement de 2014.

Bien que les montants approximatifs de ces factures varient, des compagnies de chemin de fer ont informé TC que le coût d'un système d'avertissement peut varier entre 300 000 \$ et 600 000 \$, ou plus. À titre de comparaison, le coût approximatif d'un système d'avertissement à usage restreint est de 200 000 \$.

Analyse de sensibilité

Une analyse de sensibilité a été effectuée pour vérifier les incertitudes liées aux principales variables. Deux méthodes différentes sont utilisées pour analyser l'incertitude des estimations des coûts-avantages, soit l'analyse de sensibilité à variable simple et l'analyse de sensibilité du scénario.

Analyse de sensibilité à variable simple

L'analyse de sensibilité à variable simple consiste à examiner comment les avantages nets estimés changeraient si une hypothèse concernant une variable est modifiée à la fois. Les variables qui ont été prises en considération dans ce type d'analyse incluent le coût unitaire de l'amélioration de la sécurité au passage à niveau, le rapport de décès et de blessures occasionnés par une collision au passage à niveau, le taux d'actualisation et le nombre total d'années de la période d'analyse.

En ce qui concerne les avantages, l'analyse de sensibilité tient compte du scénario où les coûts unitaires de conformité avec l'amélioration de la sécurité sont soit 15 % plus bas (avantages moins élevés), soit 15 % plus élevés (avantages plus élevés). Pour ce qui est des coûts, l'analyse de sensibilité tient compte d'une situation où les rapports de décès et de blessures seraient soit 5 % plus bas (avantages moins élevés), soit 5 % plus élevés (avantages plus élevés). Le tableau 10 ci-après présente les résultats de l'analyse de sensibilité.

Tableau 10 — Analyse de sensibilité à variable simple

| Variable | Avantage net (en millions) |
|---|----------------------------|
| Coûts | |
| Faibles rapports de blessures et de décès | –121,71 \$ |
| Scénario central | –133,27 \$ |
| Rapports élevés de blessures et de décès | –144,82 \$ |
| Avantages | |
| Estimation du prix unitaire bas | –149,88 \$ |
| Estimation du prix unitaire élevé | –116,65 \$ |

| Variable | Net benefit (in millions) |
|--------------------------|------------------------------|
| Discount rate | |
| 0% | -\$147.46 |
| 3% | -\$140.95 |
| Analytical period | |
| 15 years | -\$134.88 |
| 20 years | -\$135.99 |

Scenario sensitivity analysis

A scenario sensitivity analysis was conducted where lowest, most probable, and highest benefits and costs were considered. For this exercise, costs and benefits are evaluated at their extreme values simultaneously such that the net benefits can be analyzed at their upper and lower bounds. The variables that were considered for this analysis are the same as those used for the cost and benefit single-variable sensitivity analysis, but they are combined simultaneously, arriving at six different scenarios, as presented in Table 11.

Table 11 — Net benefits under scenario analysis (in millions of dollars)

| | | Benefits | | |
|-------|---------------|-----------|---------------|-----------|
| | | Lowest | Most probable | Highest |
| Costs | Lowest | -\$138.32 | -\$121.71 | -\$105.10 |
| | Most probable | -\$149.88 | -\$133.27 | -\$116.65 |
| | Highest | -\$161.44 | -\$144.82 | -\$128.21 |

Small business lens

The small business lens applies, as there are cost savings for small businesses associated with the regulatory amendments.

Based on summary data provided by the Railway Association of Canada, it was determined that one of the railway companies that owns federally regulated grade crossings will be impacted by the amendments. This small business owns approximately 0.04% of the federally regulated grade crossings. The cost savings to the impacted small business is estimated to be \$17,079 total, or \$2,432 annualized. It is possible that a portion of private road authorities (small landowners) could be considered small businesses. As previously described, if some of them are responsible for sharing the cost of upgrading and maintaining grade crossings with railway companies, then they may also benefit from the amendments, as the capital investment will be either avoided or delayed. However, due to lack of

| Variable | Avantage net (en millions) |
|-----------------------------|-------------------------------|
| Taux d'actualisation | |
| 0 % | -147,46 \$ |
| 3 % | -140,95 \$ |
| Période d'analyse | |
| 15 ans | -134,88 \$ |
| 20 ans | -135,99 \$ |

Analyse de sensibilité du scénario

Une analyse de sensibilité du scénario, qui a tenu compte des avantages et des coûts faibles, probables et élevés, a été effectuée. Dans cet exercice, les coûts et les avantages sont évalués en même temps à leurs valeurs extrêmes afin que les avantages nets puissent être analysés à leurs limites inférieures et supérieures. Les variables qui ont été retenues pour cette analyse sont les mêmes que celles utilisées dans l'analyse de sensibilité à variable simple des coûts et des avantages, sauf qu'elles ont été regroupées simultanément pour donner lieu à six scénarios différents, tels qu'ils sont présentés dans le tableau 11.

Tableau 11 — Analyse des avantages nets du scénario (en millions de dollars)

| | | Avantages | | |
|-------|-----------|------------|------------|------------|
| | | Faibles | Probables | Élevés |
| Coûts | Faibles | -138,32 \$ | -121,71 \$ | -105,10 \$ |
| | Probables | -149,88 \$ | -133,27 \$ | -116,65 \$ |
| | Élevés | -161,44 \$ | -144,82 \$ | -128,21 \$ |

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises s'applique, puisque de petites entreprises économiseront des coûts grâce aux modifications réglementaires.

Des données sommaires fournies par l'Association des chemins de fer du Canada ont révélé que l'une des compagnies de chemin de fer qui possèdent des passages à niveau de compétence fédérale sera touchée par les modifications. La petite entreprise en question détient environ 0,04 % des passages à niveau de compétence fédérale. Celle-ci économisera des coûts estimés à 17 079 \$ ou 2 432 \$ par année. De plus, il est possible que certaines autorités privées responsables du service de voirie (petits propriétaires fonciers) soient considérées comme de petites entreprises. Comme il a été mentionné précédemment, si certaines d'entre elles doivent assumer des coûts de modernisation et d'entretien des passages à niveau conjointement avec des compagnies de chemin de fer,

data, the cost savings attributed to these small businesses could not be estimated.

Small business lens summary

Number of small businesses impacted: 1
 Number of years: 10 (2021 to 2030)
 Base year for costing: 2020
 Present value base year: 2021
 Discount rate: 7%

Table 12 — Compliance cost savings to small businesses

| Activity | Annualized value | Present value |
|--------------------------------------|------------------|-----------------|
| Cost savings (financial relief) | \$2,432 | \$17,079 |
| Total compliance cost savings | \$2,432 | \$17,079 |

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply to the amendments, as there is no incremental change in administrative burden on businesses, nor do the regulatory amendments introduce or repeal a regulatory title.

Railway companies and road authorities were required to share information with each other for existing public grade crossings within two years of the coming into force of the Regulations in order to allow for each party to assess the safety of their infrastructure and plan accordingly (by November 28, 2016). This requirement was set out to ensure each stakeholder had the most up-to-date information to ensure safety at grade crossings (e.g. information on the interconnection between traffic signals and warning systems). Stakeholders have confirmed that they have already complied with these administrative requirements.

Regulatory cooperation and alignment

The amendments apply equally to grade crossings on the rail lines of all federally regulated railway companies in Canada.

The regulatory amendments were not introduced to comply with an international agreement or obligation, nor do they have any impacts related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum. The amendments have also not been introduced to align with another jurisdiction, standard-setting body, or

elles pourraient alors bénéficier également des modifications, puisque les dépenses en immobilisations pourront être soit évitées, soit reportées. Par contre, les économies de coût de ces petites entreprises ne pouvaient pas être estimées faute de données.

Résumé de la lentille des petites entreprises

Nombre de petites entreprises touchées : 1
 Nombre d'années : 10 (2021 à 2030)
 Année de référence pour l'établissement des coûts : 2020
 Année de référence pour la valeur actualisée : 2021
 Taux d'actualisation : 7 %

Tableau 12 — Économies relatives aux coûts de conformité pour les petites entreprises

| Activité | Valeur annualisée | Valeur actualisée |
|--|-------------------|-------------------|
| Économies de coûts (répit financier) | 2 432 \$ | 17 079 \$ |
| Total des économies relatives aux coûts de conformité | 2 432 \$ | 17 079 \$ |

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas aux modifications, puisqu'il n'y a aucun changement cumulatif du fardeau administratif pour les entreprises et les modifications réglementaires n'ajoutent ni n'abrogent aucun titre réglementaire.

Les compagnies de chemin de fer et les autorités responsables du service de voirie devaient s'échanger des renseignements dans les deux ans suivant l'entrée en vigueur du Règlement afin que chacune d'entre elles puisse évaluer la sécurité de son infrastructure et planifier en conséquence (avant le 28 novembre 2016). Cette exigence visait à veiller à ce que chaque intervenant possède des renseignements à jour pour assurer la sécurité aux passages à niveau (par exemple des renseignements sur l'interconnexion entre le feu de circulation et le système d'avertissement). Les intervenants ont confirmé qu'ils se sont déjà conformés à ces exigences administratives.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Les modifications s'appliquent uniformément à l'ensemble des passages à niveau situés sur les voies ferrées des compagnies de chemin de fer de compétence fédérale au Canada.

Les modifications réglementaires ne sont pas présentées en vue de se conformer à une entente ou à une obligation internationale. Il n'a pas non plus de répercussions liées à un plan de travail ou à un engagement pris dans le cadre d'un forum officiel de coopération en matière de réglementation. Les modifications n'ont pas été présentées en

international organization, nor are they part of an existing formal regulatory cooperation initiative.

Strategic environmental assessment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals* and the TC Policy Statement on Strategic Environmental Assessment (2013), the strategic environmental assessment (SEA) process was followed for these regulatory amendments and a sustainable transportation assessment was completed. No impacts were identified, as the primary objective of this regulatory initiative was to amend the 2014 Regulations in order to extend the compliance deadline for certain public and private crossings and add exclusions from some provisions of the 2014 Regulations for low-risk crossings using a risk-based approach.

Gender-based analysis plus

No gender-based analysis plus (GBA+) impacts have been identified for this regulatory initiative. TC sought stakeholder comments on this proposal using its “Let’s Talk Transportation” web consultation portal. No concerns were expressed by stakeholders that the amendments could have differential impacts on the basis of identity factors such as gender, race, ethnicity, or sexuality.

The data on accidents is insufficient to accurately identify specific vulnerable groups or to compare accidents between different communities. Urban areas would have more accidents due to the higher number of urban crossings and higher vehicle and train traffic volumes. In a published report on rail transportation occurrences, the TSB stated: “In 2019, the proportion of crossing accidents that occurred at public automated crossings was 50%, compared with 27% at public passive crossings. Although there are nearly twice as many public passive crossings than public automated crossings, the higher number of accidents occurring at automated crossings is due, in part, to higher vehicle and train traffic volumes at these crossings.”

vue d’harmoniser la réglementation avec les exigences d’une autre administration, d’un organisme de normalisation ou d’une organisation internationale. Elles ne font pas non plus partie d’une initiative officielle de coopération en matière de réglementation.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l’évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* et à l’Énoncé de politique de Transports Canada sur l’évaluation environnementale stratégique (2013), le processus d’évaluation environnementale stratégique a été respecté dans le cadre de ces modifications réglementaires, et une évaluation du transport durable a été réalisée. Aucune incidence n’a été identifiée, puisque l’objectif principal de cette initiative réglementaire est de modifier le Règlement de 2014 afin de prolonger le délai de conformité pour certains passages à niveau publics et privés et d’ajouter des exclusions de certaines dispositions du Règlement de 2014 pour les passages à niveau à faible risque en utilisant une approche fondée sur le risque.

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucune incidence relative à l’analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n’a été constatée dans le cadre de cette initiative réglementaire. TC a recueilli les commentaires des intervenants concernant ce projet à partir de son portail de consultation en ligne « Parlons transport ». Aucune préoccupation n’a été soulevée par les intervenants en ce qui concerne des répercussions que les modifications pourraient avoir sur la base de facteurs identitaires tels que le sexe, la race, l’origine ethnique ou la sexualité.

Les données comparatives sur les accidents sont insuffisantes pour cibler des groupes vulnérables ou des types d’accidents particuliers au sein de collectivités distinctes. En milieu urbain, les accidents sont normalement plus nombreux en raison du plus grand nombre de passages à niveau urbains et des volumes plus élevés de trains et de véhicules en circulation. Dans un rapport publié sur les événements de transport ferroviaire, le BST indiquait qu’« en 2019, la proportion d’accidents à des passages à niveau publics munis de dispositifs de signalisation automatiques a été de 50 %, comparativement à 27 % à des passages à niveau publics passifs [...]. Bien qu’il y ait presque deux fois plus de passages à niveau publics sans dispositif de signalisation automatique que de passages à niveau publics dotés de dispositifs de signalisation automatiques, le nombre plus élevé d’accidents qui se produisent à des passages munis de dispositifs de signalisation automatiques est attribuable, en partie, au trafic routier et au trafic ferroviaire plus importants à ces passages à niveau. »

Rationale

Although the amendments will result in a net cost, TC has determined that, overall, the amendments are in the public interest as they (i) address the fact that thousands of grade crossings are not able to meet the original compliance deadline of November 28, 2021; and (ii) help ensure that required upgrades to high priority crossings are prioritized and completed as expeditiously as possible. The amendments will also provide temporary financial relief to rail companies, municipalities, road authorities and farmers in the wake of the impacts of the COVID-19 pandemic.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

The amendments to the Regulations come into force upon registration.

As part of due diligence in support of the extension to compliance deadlines, and mindful of the complexity of the responsibilities for safety at grade crossings as well as the large number of stakeholders involved (such as railway companies, municipalities, individual landowners, and other entities), TC engaged with railway companies immediately following the prepublication of the proposed amendments to seek formal plans to comply with the updated deadlines, including monthly progress updates.

To further support compliance with the Regulations, TC has developed guidance materials and made them available to stakeholders in advance of the publication of the regulatory amendment in the *Canada Gazette*, Part II, for use by stakeholders during the period leading up to the new deadlines for compliance.

No further flexibilities on compliance deadlines will be provided to stakeholders. Once the extended compliance periods have ended, TC will take a graduated and proportionate enforcement approach in accordance with the Rail Safety Oversight Policy to educate, deter, and, when necessary, penalize those who contravene the RSA or its associated regulations. In the event of non-compliance with the Regulations, where the new compliance deadline is not met for a given crossing, TC would consider the stakeholder's behaviour and willingness to comply before taking appropriate enforcement action, which could range from a letter of warning to an administrative monetary penalty of up to \$250,000.

Justification

Même si les modifications entraîneront un coût net, TC a conclu qu'elles sont dans l'intérêt public puisqu'elles (i) remédient au fait que des milliers de passages à niveau ne respecteront pas le délai de conformité initialement fixé au 28 novembre 2021 et (ii) contribuent à veiller à ce que les modernisations exigées aux passages à niveau de priorité élevée soient priorisées et apportées le plus rapidement possible. Les modifications permettront également d'offrir un répit financier aux compagnies de chemin de fer, aux municipalités, aux autorités responsables du service de voirie et aux fermiers dans la foulée des répercussions de la pandémie de COVID-19.

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

Les modifications au Règlement entreront en vigueur à la date de leur enregistrement.

Afin d'exercer une diligence raisonnable à l'appui du report des délais de conformité et compte tenu de la complexité des responsabilités en matière de sécurité aux passages à niveau, ainsi que du grand nombre d'intervenants concernés (tel que les compagnies de chemin de fer, les municipalités, les propriétaires de passages à niveau privés et autres entités), TC a collaboré avec les compagnies de chemin de fer immédiatement après la publication préalable des modifications proposées pour obtenir des échéanciers solides afin de respecter les délais mis à jour, y compris des mises à jour mensuelles des progrès.

De plus, afin de favoriser la conformité avec le Règlement, TC a préparé des documents d'orientation qu'il a mis à la disposition des intervenants avant la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada* afin qu'ils puissent s'y reporter pendant la période menant jusqu'aux nouvelles dates d'échéance.

Aucune latitude supplémentaire ne sera accordée aux intervenants par rapport aux délais de conformité. À l'échéance des périodes de conformité prolongées, TC adoptera une démarche progressive et adaptée conformément à la Politique sur la surveillance de la Sécurité ferroviaire pour la mise en application afin de sensibiliser les intervenants, prévenir les infractions et sanctionner, s'il y a lieu, ceux qui contreviennent à la LSF ou à ses règlements connexes. En cas de non-conformité avec le Règlement, dans les cas où le nouveau délai de conformité ne serait pas respecté pour un passage à niveau donné, TC tiendrait d'abord compte du comportement de l'intervenant concerné et de sa volonté à se conformer au délai avant de prendre les mesures d'application de la loi appropriées, qui pourraient aller d'une lettre d'avertissement à une sanction administrative pécuniaire d'un montant maximal de 250 000 \$.

To ensure that the Regulations are applied in a fair, impartial, predictable and nationally consistent manner, guidance materials will be developed to align with the Rail Safety Directorate's existing compliance and enforcement regime. Training will be provided to Rail Safety officials within existing programs. Adding this guidance to the existing training program will ensure that departmental officials take a standard approach in similar circumstances to achieve consistent results.

Contact

Stéphanie Plouffe
Acting Director
Regulatory Affairs
Rail Safety
Transport Canada
Telephone: 613-291-1843
Email: stephanie.plouffe@tc.gc.ca

Pour que le Règlement soit appliqué d'une manière juste, impartiale, prévisible et cohérente à l'échelle nationale, des documents d'orientation seront préparés de façon à ce que les modifications soient appliquées de manière conforme au régime de conformité et d'application de la loi existant de la Direction générale de la sécurité ferroviaire. Une formation sera donnée aux employés de la Sécurité ferroviaire dans le cadre des programmes existants. L'ajout des documents d'orientation au programme de formation existant permettra aux employés d'adopter une approche normalisée dans des circonstances similaires afin d'obtenir des résultats cohérents.

Personne-ressource

Stéphanie Plouffe
Directrice par intérim
Affaires réglementaires
Sécurité ferroviaire
Transports Canada
Téléphone : 613-291-1843
Courriel : stephanie.plouffe@tc.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/2021-230 | | Agriculture and Agri-Food | Regulations Amending the Canadian Chicken Marketing Quota Regulations | 3942 |
| SOR/2021-231 | 2021-960 | Environment and Climate Change | Emergency Order for the Protection of the Western Chorus Frog Great Lakes / St. Lawrence — Canadian Shield Population (Longueuil)..... | 3945 |
| SOR/2021-232 | | Indigenous Services | Order Amending the Indian Bands Council Elections Order (Lhtako Dene)..... | 3989 |
| SOR/2021-233 | 2021-966 | Transport | Regulations Amending the Grade Crossings Regulations | 3995 |

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 |
|--|------------------------------|----------|------|----------|
| Canadian Chicken Marketing Quota Regulations — Regulations Amending the Farm Products Agencies Act | SOR/2021-230 | 18/11/21 | 3942 | |
| Grade Crossings Regulations — Regulations Amending the Railway Safety Act | SOR/2021-233 | 26/11/21 | 3995 | |
| Indian Bands Council Elections Order (Lhtako Dene) — Order Amending the Indian Act | SOR/2021-232 | 26/11/21 | 3989 | |
| Protection of the Western Chorus Frog Great Lakes / St. Lawrence — Canadian Shield Population (Longueuil) — Emergency Order for the Species at Risk Act | SOR/2021-231 | 20/11/21 | 3945 | n |

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/2021-230 | | Agriculture et Agroalimentaire | Règlement modifiant le Règlement canadien sur le contingentement de la commercialisation des poulets | 3942 |
| DORS/2021-231 | 2021-960 | Environnement et Changement climatique | Décret d'urgence visant la protection de la rainette faux-grillon de l'Ouest population des Grands Lacs / Saint-Laurent et du Bouclier canadien (Longueuil) | 3945 |
| DORS/2021-232 | | Services aux Autochtones | Arrêté modifiant l'Arrêté sur l'élection du conseil de bandes indiennes (dénée Lhtako) | 3989 |
| DORS/2021-233 | 2021-966 | Transports | Règlement modifiant le Règlement sur les passages à niveau | 3995 |

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 |
|---|-------------------------------|----------|------|--------------|
| Contingentement de la commercialisation des poulets — Règlement modifiant le Règlement canadien sur le Offices des produits agricoles (Loi sur les) | DORS/2021-230 | 18/11/21 | 3942 | |
| Élection du conseil de bandes indiennes (dénée Lhtako) — Arrêté modifiant l'Arrêté sur l' Indiens (Loi sur les) | DORS/2021-232 | 26/11/21 | 3989 | |
| Passages à niveau — Règlement modifiant le Règlement sur les Sécurité ferroviaire (Loi sur la) | DORS/2021-233 | 26/11/21 | 3995 | |
| Protection de la rainette faux-grillon de l'Ouest population des Grands Lacs / Saint-Laurent et du Bouclier canadien (Longueuil) — Décret d'urgence visant la Espèces en péril (Loi sur les) | DORS/2021-231 | 20/11/21 | 3945 | n |