

Canada Gazette

Part II



Gazette du Canada

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, SEPTEMBER 9, 2026

Statutory Instruments 2026

SOR/2026-182 to 183 and 185

Pages 2972 to 3012

OTTAWA, LE MERCREDI 9 SEPTEMBRE 2026

Textes réglementaires 2026

DORS/2026-182 à 183 et 185

Pages 2972 à 3012

Notice to Readers

The *Canada Gazette*, Part II, is published under the authority of the *Statutory Instruments Act* every second Wednesday.

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

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

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

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

Avis au lecteur

La Partie II de la *Gazette du Canada* est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* tous les deux mercredis.

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 Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Registration

SOR/2026-182 August 25, 2026

AERONAUTICS ACT

The Minister of Transport makes the annexed *Regulations Repealing the Airport Vehicle Parking Charges Regulations* under subsection 4.4(2)^a of the *Aeronautics Act*^b and section 2 of the *Ministerial Regulations Authorization Order*^c.

Ottawa, May 12, 2026

Steven MacKinnon
Minister of Transport

Regulations Repealing the Airport Vehicle Parking Charges Regulations

Repeal

1 The *Airport Vehicle Parking Charges Regulations*¹ are repealed.

Coming into Force

2 These Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

As the *Airport Vehicle Parking Charges Regulations* (the Regulations) were last amended in 2012, the charges set by these regulations do not reflect current market rates for parking. The annual costs of operating the five airports owned and operated by Transport Canada (TC or the Department), listed in the schedule of the Regulations, are growing, and these airports are presently running at a deficit.

^a S.C. 2004, c. 15, s. 4

^b R.S., c. A-2

^c SOR/86-631

¹ SOR/87-543; SOR/2012-102, s. 1

Enregistrement

DORS/2026-182 Le 25 août 2026

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

En vertu du paragraphe 4.4(2)^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b et de l'article 2 du *Décret autorisant la prise de règlements ministériels*^c, le ministre des Transports prend le *Règlement abrogeant le Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports*, ci-après.

Ottawa, le 12 mai 2026

Le ministre des Transports
Steven MacKinnon

Règlement abrogeant le Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports

Abrogation

1 Le *Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports*¹ est abrogé.

Entrée en vigueur

2 Le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Le *Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports* (le Règlement) ayant été modifié pour la dernière fois en 2012, les redevances fixées par ce règlement ne reflètent pas les tarifs actuels du marché du stationnement. Les coûts annuels d'exploitation des cinq aéroports détenus et exploités par Transports Canada (TC ou le Ministère), énumérés dans l'annexe du Règlement, sont à la hausse et ces aéroports sont actuellement déficitaires.

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 4

^b L.R., ch. A-2

^c DORS/86-631

¹ DORS/87-543; DORS/2012-102, art. 1

Updating the parking charges via the Regulations is a long and resource-intensive process, and amendments to the *Aeronautics Act* made in 2017 allow the Minister of Transport (the Minister) to spend revenue collected from fees set by contract in the same or following fiscal year. Setting fees for vehicle parking at TC-owned and operated airports via contracts would allow for more timely updates to match market rates. However, it would be confusing to the user as well as open Transport Canada to legal liability to set fees by contract via the *Aeronautics Act* at these five airports while the Regulations remain in place.

Background

As of 2017, subsection 4.401(1) of the *Aeronautics Act* provides the Minister of Transport with the authority to enter into agreements (contracts) for cost recovery purposes for the use of any facility or service provided on behalf of the Minister at any aerodrome, and subsection 4.401(5) enables the Minister to spend any such revenue collected in the same or next fiscal year. The *Aeronautics Act* goes on to further state in subsection 4.401(2), “If both an agreement entered into under subsection (1) and a regulation made under subsection 4.4(1) or (2) relate to the same matter, the regulation does not apply...”. While this section is clear in that the Regulations do not require repealing in order to increase vehicle parking rates under subsection 4.401(1) of the *Aeronautics Act*, the Regulations are nonetheless being repealed to reduce any perceived ambiguity that would arise from implementing updated vehicle parking rates while leaving in place the antiquated Regulations.

The agreement fulfilling subsection 4.401(1) of the *Aeronautics Act* will be between Transport Canada and the user to provide parking at a parking facility on airport land via the posted terms and conditions of sale for the determined fee. The user is deemed to have entered into a contract of adhesion with Transport Canada, simply by purchasing the parking ticket and thereby having agreed to the terms and conditions associated with the provision of that parking service. The new fees will be reflective of benchmarking against parking facilities at similar airports/communities and allow Transport Canada to recover a greater proportion of the costs associated with providing these services than presently set in the Regulations, reducing the burden on Canadian taxpayers.

Along with the existing authority to charge fees by contract, the Minister has the direct authority to repeal the Regulations, via subsection 4.4(2) of the *Aeronautics Act*

La mise à jour des redevances de stationnement par l’entremise du Règlement est un processus long et nécessitant énormément de ressources, et les modifications apportées à la *Loi sur l’aéronautique* en 2017 permettent au ministre des Transports (le ministre) de dépenser les recettes perçues au titre des redevances fixées par contrat au cours du même exercice ou de l’exercice suivant. La fixation par contrat des redevances de stationnement des véhicules aux aéroports détenus et exploités par TC permettrait des mises à jour plus opportunes pour correspondre aux taux du marché. Cependant, il serait déroutant pour l’utilisateur et pourrait engager la responsabilité juridique de Transports Canada s’il fixait les redevances par contrat en vertu de la *Loi sur l’aéronautique* à ces cinq aéroports alors que le Règlement reste en vigueur.

Contexte

Depuis 2017, le paragraphe 4.401(1) de la *Loi sur l’aéronautique* autorise le ministre des Transports à conclure des ententes (contrats) à des fins de recouvrement des coûts pour l’utilisation de toute installation ou de tout service fourni au nom du ministre à tout aéroport, et le paragraphe 4.401(5) permet au ministre de dépenser toute recette ainsi perçue au cours du même exercice ou de l’exercice suivant. La *Loi sur l’aéronautique* précise en outre au paragraphe 4.401(2) que « lorsqu’un accord conclu en vertu du paragraphe (1) et un règlement pris en vertu des paragraphes 4.4(1) ou (2) ont le même objet, le règlement ne s’applique pas... ». Même si cette section indique clairement qu’il n’est pas nécessaire d’abroger le Règlement pour augmenter les tarifs de stationnement des véhicules conformément au paragraphe 4.401(1) de la *Loi sur l’aéronautique*, le Règlement est néanmoins abrogé pour réduire toute ambiguïté apparente qui résulterait de la mise en œuvre de tarifs de stationnement des véhicules actualisés tout en laissant en place le Règlement obsolète.

L’accord prévu au paragraphe 4.401(1) de la *Loi sur l’aéronautique* sera conclu entre Transports Canada et l’utilisateur pour fournir un stationnement dans une installation de stationnement située sur les terres de l’aéroport, conformément aux modalités de vente affichées, pour le tarif déterminé. L’utilisateur est réputé avoir conclu un contrat d’adhésion avec Transports Canada, simplement en achetant le billet de stationnement et en acceptant ainsi les modalités associées à la prestation de ce service de stationnement. Les nouvelles redevances tiendront compte de l’analyse comparative avec les installations de stationnement d’aéroports ou de collectivités similaires, et permettront à Transports Canada de recouvrer une plus grande proportion des coûts liés à la prestation de ces services que ce que prévoit actuellement le Règlement, réduisant ainsi le fardeau pour les contribuables canadiens.

Outre le pouvoir existant d’imposer des redevances par contrat, le ministre a le pouvoir direct d’abroger le Règlement, par l’entremise du paragraphe 4.4(2) de la *Loi*

and section 2 of the *Ministerial Regulations Authorization Order*, made by Order in Council P.C. 1986-1348 of June 5, 1986.

Objective

The intent of the *Regulations Repealing the Airport Vehicle Charges Regulations* is to repeal the Regulations to allow Transport Canada to align parking fees at the five TC-owned and operated airports listed in the schedule of the Regulations with market rates in a more timely manner, through existing authorities for cost recovery in the *Aeronautics Act*, without the risk of confusing users by leaving the obsolete Regulations in place.

Description

The *Airport Vehicle Parking Charges Regulations* are repealed in their entirety. The Regulations set out the vehicle parking fees at five airports owned and operated by Transport Canada:

- Penticton, Port Hardy, and Ki'l Kun Xidgwangs Daanaay (Sandspit) airports in British Columbia;
- Sept-Îles airport in Quebec; and
- Wabush airport in Newfoundland and Labrador.

Regulatory development

Consultation

Stakeholders for this regulation are limited in scope, namely those users of the airports and the associated communities. Repealing the Regulations will allow TC to adjust parking fees at the airports via agreements to reflect market-appropriate based rates, though it is not anticipated that it will have a marked impact on users of the airport (the fee is not a mandatory expense, as parking at an airport is a voluntary activity and users have other options, such as taxis or rideshares, or other means, such as getting dropped off or picked up by family or friends to get to and from the airport). A stakeholder mapping exercise was conducted to identify groups to consult with on the proposal. Stakeholders were identified as follows:

- Travellers / monthly parking users;
- Indigenous groups;
- Employers (businesses/entities at the airport);
- Airlines (flying to/from impacted airports);
- Other businesses / chambers of commerce / tourism boards;

sur l'aéronautique et de l'article 2 du *Décret autorisant la prise de règlements ministériels*, pris par le décret C.P. 1986-1348 du 5 juin 1986.

Objectif

L'objectif du *Règlement abrogeant le Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports* est d'abroger le Règlement afin de permettre à Transports Canada d'harmoniser les redevances de stationnement des cinq aéroports détenus et exploités par Transports Canada, énumérés à l'annexe du Règlement, avec les tarifs du marché de façon plus opportune, grâce aux pouvoirs existants de recouvrement des coûts prévus dans la *Loi sur l'aéronautique*, sans risquer de semer la confusion parmi les utilisateurs en laissant en place le Règlement obsolète.

Description

Le *Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports* est abrogé dans son intégralité. Le Règlement fixe les redevances de stationnement des véhicules à cinq aéroports détenus et exploités par Transports Canada :

- les aéroports de Penticton, de Port Hardy et de Ki'l Kun Xidgwangs Daanaay (Sandspit) en Colombie-Britannique;
- l'aéroport de Sept-Îles au Québec;
- l'aéroport de Wabush à Terre-Neuve-et-Labrador.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Les intervenants au titre de ce règlement ont une portée limitée, à savoir les utilisateurs des aéroports et les collectivités connexes. L'abrogation du Règlement permettra à TC d'ajuster les redevances de stationnement aux aéroports par l'entremise d'accords afin de refléter les tarifs fondés sur le marché, bien qu'il ne soit pas prévu que cela ait une incidence marquée sur les utilisateurs de l'aéroport (la redevance n'est pas une dépense obligatoire, puisque le stationnement aux aéroports est une activité volontaire et que les utilisateurs ont d'autres options, telles que les taxis ou le covoiturage, ou d'autres moyens, tels que se faire déposer ou ramener par de la famille ou des amis pour se rendre à l'aéroport et en revenir). Un exercice de cartographie des intervenants a été mené afin d'identifier les groupes à consulter sur la proposition. Les intervenants ont été identifiés comme suit :

- voyageurs / utilisateurs de stationnement mensuels;
- groupes autochtones;
- employeurs (entreprises/entités aux aéroports);
- compagnies aériennes (vols à destination et en provenance des aéroports touchés);

- Municipalities (and surrounding communities); and
- Provinces/provincial entities.

Consultations took place between August 2 and October 4, 2024, and included social media postings, posters in the affected airports, targeted emails to stakeholders inviting comments on the proposal, as well as emails to potentially impacted Indigenous groups. Seven responses were received from members of the public. This feedback was predominantly focused on the potential for market-based (i.e. higher) rates than what is presently charged under the Regulations, with all who provided feedback indicating that they opposed higher rates. This feedback will be taken into consideration when setting the rates going forward, but is outside the scope of this specific project, which will only repeal the Regulations.

As an administrative and low-impact regulatory proposal for which further consultations are unlikely to yield new results, prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, is not required.

Indigenous engagement, consultation and modern treaty obligations

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, analysis was undertaken to determine whether the repeal is likely to give rise to modern treaty obligations. This assessment examined the geographic scope and subject matter of the repeal in relation to modern treaties in effect.

The repeal is applicable to five TC-owned airports and none of them are located in modern treaty areas. However, to achieve the Government's reconciliation objectives and as good governance, nearby Indigenous communities and treaty governments will be engaged to solicit their advice in making decisions.

Instrument choice

The current vehicle parking fees are set by the Regulations, and while the authorities to enter agreements under the *Aeronautics Act* could be used to change fees at the five airports despite the Regulations remaining in place, it would cause confusion for vehicle parking users if Transport Canada were to supersede the Regulations in this manner. In an effort to be as transparent as possible, Transport Canada will opt to actively utilize a single authority for these fees. Therefore, Transport Canada will

- autres entreprises / chambres de commerce / offices de tourisme;
- municipalités (et collectivités environnantes);
- provinces / entités provinciales.

Les consultations ont eu lieu entre le 2 août et le 4 octobre 2024, et comprenaient des messages sur les médias sociaux, des affiches dans les aéroports touchés, des courriels ciblés aux intervenants les invitant à fournir des commentaires sur la proposition, ainsi que des courriels aux groupes autochtones potentiellement touchés. Sept réponses ont été reçues de la part de membres du public. Ces commentaires portaient principalement sur la possibilité d'appliquer des tarifs fondés sur le marché (c'est-à-dire plus élevés) que ceux qui sont actuellement appliqués en vertu du Règlement, tous les répondants ayant indiqué qu'ils s'opposaient à des tarifs plus élevés. Ces commentaires seront pris en considération lors de la fixation des tarifs à l'avenir, mais ils n'entrent pas dans la portée de ce projet particulier, qui ne fera qu'abroger le Règlement.

Étant donné qu'il s'agit d'une proposition réglementaire administrative et à faible incidence pour laquelle il est peu probable que des consultations supplémentaires donnent de nouveaux résultats, la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* n'est pas nécessaire.

Mobilisation des Autochtones, consultation et obligations découlant des traités modernes

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une analyse a été entreprise pour déterminer si l'abrogation est susceptible de donner lieu à des obligations découlant de traités modernes. Cette évaluation a examiné la portée géographique et l'objet de l'abrogation par rapport aux traités modernes en vigueur.

L'abrogation s'applique à cinq aéroports détenus par TC et aucun d'entre eux n'est situé dans une zone couverte par un traité moderne. Toutefois, afin de réaliser les objectifs de réconciliation du gouvernement et dans un souci de bonne gouvernance, les collectivités autochtones et les gouvernements signataires de traités des environs seront consultés afin d'obtenir leur avis lors de la prise de décisions.

Choix de l'instrument

Les redevances actuelles de stationnement des véhicules sont fixées par le Règlement et, bien que le pouvoir de conclure des accords en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* puisse être utilisé pour modifier les redevances dans les cinq aéroports, même si le Règlement reste en vigueur, il y aurait confusion pour les utilisateurs du stationnement des véhicules si Transports Canada devait remplacer le Règlement de cette manière. Afin d'être le plus transparent possible, Transports Canada optera pour l'utilisation

first repeal the Regulations, and immediately upon repeal rely on the existing provisions in the *Aeronautics Act* to then continue charging for the same purpose.

The current Regulations are limited to specifying charges for vehicle parking at five airport properties, and it would cause confusion were Transport Canada to decide to begin charging at any other of its owned and operated airports under the *Aeronautics Act* at present. The differing charging authorities would result in inconsistent pricing deviation across parking facilities at TC-owned and operated airports, as implementation of market rates at newly added airport facilities would be comparatively greater than the outdated existing charges. Additionally, changes to the overall parking fees would need to be made through two separate fee-setting authorities, with the regulatory process being required as long as the Regulations remain in place. Repealing the Regulations in favour of using the authorities granted in the *Aeronautics Act* would avoid this issue and would allow the Department to more efficiently undertake parking rate adjustments as necessary.

Both the status quo (i.e. leaving the rates at present levels) as well as amending the Regulations to potentially increase rates in the future were considered. The current pricing levels provide minimal revenue for the purpose of reinvestment in the airports; the public purse would likely benefit by increasing vehicle parking fees to market rates. Transport Canada endeavoured to utilize the least burdensome and most adaptable process to adjust rates in line with the market going forward. The 2017 changes to the *Aeronautics Act* enable the Minister to recover costs for vehicle parking at Transport Canada-owned and operated airports, which effectively enables the setting of fees on a contractual rather than regulatory basis. This will allow Transport Canada to amend vehicle parking rates without a regulatory amendment, with the added benefit of minimizing administrative procedures for other Transport Canada-owned and operated airports to likewise engage in this initiative to provide revenue for the purpose of reinvestment.

Regulatory analysis

Repealing the Regulations will allow the Minister to use the authorities granted in the *Aeronautics Act* to set charges for parking services at five TC-owned and operated airports via contracts, instead of setting fees through the

d'une autorité unique pour ces redevances. Ainsi, Transports Canada commencera par abroger le Règlement et, immédiatement après l'abrogation, s'appuiera sur les dispositions existantes de la *Loi sur l'aéronautique* pour continuer à percevoir des redevances aux mêmes fins.

Le règlement actuel se limite à spécifier les redevances de stationnement des véhicules à cinq aéroports, et il y aurait confusion si Transports Canada décidait de commencer à percevoir des redevances dans tout autre aéroport qu'il détient et qu'il exploite en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*. Les différentes autorités de tarification entraîneraient des écarts de tarification incohérents entre les installations de stationnement des aéroports détenus et exploités par Transports Canada, étant donné que la mise en œuvre des tarifs du marché dans les installations aéroportuaires nouvellement ajoutées serait comparative-ment plus élevée que les redevances existantes obsolètes. En outre, les modifications des redevances de stationnement globales devraient être effectuées par deux autorités distinctes chargées de fixer les redevances, le processus réglementaire étant nécessaire tant que le Règlement reste en vigueur. L'abrogation du Règlement en faveur de l'utilisation des pouvoirs conférés par la *Loi sur l'aéronautique* éviterait ce problème et permettrait au Ministère de procéder plus efficacement aux ajustements nécessaires des tarifs de stationnement.

Le statu quo (c'est-à-dire le maintien des tarifs au niveau actuel) ainsi que la modification du Règlement en vue d'une augmentation potentielle des tarifs à l'avenir ont été envisagés. Les niveaux actuels de tarification offrent un revenu minimal pour le réinvestissement dans les aéroports; le Trésor public bénéficierait probablement d'une augmentation des redevances de stationnement des véhicules aux tarifs du marché. Transports Canada s'est efforcé d'utiliser le processus le moins contraignant et le plus adaptable pour ajuster les tarifs en fonction du marché à l'avenir. Les modifications apportées en 2017 à la *Loi sur l'aéronautique* permettent au ministre de recouvrer les coûts du stationnement des véhicules aux aéroports détenus et exploités par Transports Canada, ce qui permet en réalité de fixer les redevances sur une base contractuelle plutôt que réglementaire. Cela permettra à Transports Canada de modifier les tarifs de stationnement des véhicules sans modification réglementaire, avec l'avantage supplémentaire de minimiser les procédures administratives pour que d'autres aéroports détenus et exploités par Transports Canada puissent également participer à cette initiative visant à générer des revenus en vue du réinvestissement.

Analyse de la réglementation

L'abrogation du Règlement permettra au ministre d'utiliser les pouvoirs conférés par la *Loi sur l'aéronautique* pour fixer les redevances des services de stationnement aux cinq aéroports détenus et exploités par TC par

regulatory process, without creating confusion among users.

This repeal is administrative in nature and is not expected to directly affect stakeholders. The repeal of the Regulations will take effect upon publication in the *Canada Gazette*, Part II, with parking charges being introduced concurrently under the authority granted to the Minister under the *Aeronautics Act*.

Exercising the authority granted under the Act will allow TC to modernize vehicle parking charges efficiently, enabling the recovery of a larger share of the costs associated with these services through user-pay principles, thereby alleviating the financial burden on taxpayers. However, the potential impacts of setting service charges under the *Aeronautics Act* fall outside the scope of this proposal and are not addressed in this analysis.

Analytical framework

The costs and benefits association with repealing the Regulations have been assessed in accordance with the Treasury Board of Canada Secretariat's *Policy on Cost-Benefit Analysis*. Where possible, impacts are quantified and monetized, with only the direct costs and benefits for stakeholders being considered in the cost-benefit analysis.

Benefits and costs associated with repealing the Regulations are assessed based on comparing the baseline scenario against the regulatory scenario. The baseline scenario depicts what is likely to happen in the future if the Government of Canada does not repeal the Regulations. The regulatory scenario provides information on the expected outcomes of repealing the Regulations. Details are further discussed below.

Affected stakeholders

The Regulations have a narrow scope, affecting parking service users at the five affected airports. The repeal will not impact these users, as parking charges will be introduced concurrently under the authority granted to the Minister through the *Aeronautics Act*. However, once the repeal is completed, it is expected that TC will adjust the charges to market values.¹ Users of the airports include

- Travellers / monthly parking users;
- Indigenous groups;

¹ Impact on affected stakeholders following the introduction of parking charges under the authority of the *Aeronautics Act* are not included in this analysis. See Cost section for more details.

l'entremise de contrats, au lieu de fixer les redevances dans le cadre du processus réglementaire, sans créer de confusion parmi les utilisateurs.

Cette abrogation est de nature administrative et ne devrait pas toucher directement les intervenants. L'abrogation du Règlement prendra effet dès sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, et des redevances de stationnement seront instaurées simultanément en vertu des pouvoirs conférés au ministre par la *Loi sur l'aéronautique*.

L'exercice du pouvoir conféré par la Loi permettra à TC de moderniser efficacement les redevances de stationnement des véhicules, en permettant le recouvrement d'une plus grande partie des coûts associés à ces services grâce aux principes de l'utilisateur-payeur, allégeant ainsi le fardeau financier des contribuables. Toutefois, les incidences potentielles de la fixation des redevances de service en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* n'entrent pas dans la portée de la présente proposition et ne sont pas abordées dans la présente analyse.

Cadre analytique

Les coûts et les avantages liés à l'abrogation du Règlement ont été évalués conformément à la *Politique sur l'analyse coûts-avantages* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada. Dans la mesure du possible, les incidences sont quantifiées et monétisées, et seuls les coûts et les avantages directs pour les intervenants sont pris en compte dans l'analyse coûts-avantages.

Les avantages et les coûts liés à l'abrogation du Règlement sont évalués en comparant le scénario de référence et le scénario réglementaire. Le scénario de référence décrit ce qui est susceptible de se produire à l'avenir si le gouvernement du Canada n'abroge pas le Règlement. Le scénario réglementaire fournit des renseignements sur les résultats attendus de l'abrogation du Règlement. Les détails sont discutés davantage ci-dessous.

Intervenants touchés

Le Règlement a une portée restreinte, ce qui touche les utilisateurs des services de stationnement aux cinq aéroports concernés. L'abrogation n'aura pas d'incidence sur ces utilisateurs, puisque les redevances de stationnement seront instaurées simultanément en vertu des pouvoirs accordés au ministre par la *Loi sur l'aéronautique*. Cependant, une fois l'abrogation achevée, il est prévu que TC ajuste les redevances aux valeurs marchandes¹. Les utilisateurs des aéroports sont, entre autres, les suivants :

- voyageurs / utilisateurs de stationnement mensuels;

¹ L'incidence sur les intervenants touchés à la suite à l'introduction de redevances de stationnement en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* n'est pas prise en compte dans cette analyse. Voir la section sur les coûts pour plus de détails.

- Employers (businesses/entities at the airport);
- Airlines (flying to/from impacted airports);
- Other businesses / chambers of commerce / tourism boards;
- Municipalities (and surrounding communities); and
- Provinces / provincial entities.

Baseline and regulatory scenarios

Under the baseline scenario, the Minister has the authority to set service charges for parking services through the *Aeronautics Act*. However, the Department would continue to set the parking charges via the Regulations. Therefore, under the baseline scenario, the parking charges schedule would continue to be revised at the five TC-owned and operated airports via regulatory amendments, which is a long and resource-intensive process.

Under the regulatory scenario, the Regulations will be repealed. Concurrently, the Minister will be setting parking charges using the authorization under the *Aeronautics Act*. It is expected that TC will likely change fees for parking services to users of the five affected airports to match market prices on a more frequent basis.

Costs

No direct costs are expected to repeal the Regulations. However, parking charges are expected to be adjusted more frequently through the authority granted under the *Aeronautics Act*. As a result, it is expected that airport parking users will experience more frequent and faster changes in parking rates and eventually incur additional costs related to an increase in parking charges.² In addition, individuals and businesses may forgo parking at the airport or purchasing a long-term pass if there is a rate increase, which would potentially impact demand for parking services at these airports. However, these impacts are not included in this analysis, as they are outside of the scope of this proposal.

Benefits

Repealing the Regulations will enable the Department to adjust the parking charges more efficiently and frequently

- groupes autochtones;
- employeurs (entreprises/entités aux aéroports);
- compagnies aériennes (vols à destination et en provenance des aéroports touchés);
- autres entreprises / chambres de commerce / offices de tourisme;
- municipalités (et collectivités environnantes);
- provinces / entités provinciales.

Scénario de référence et scénario réglementaire

Dans le cadre du scénario de référence, le ministre a le pouvoir de fixer les redevances pour les services de stationnement dans le cadre de la *Loi sur l'aéronautique*, mais le Ministère continuerait à fixer les redevances de stationnement par l'entremise du Règlement. Par conséquent, dans le cadre du scénario de référence, le calendrier des redevances de stationnement continuerait d'être révisé aux cinq aéroports détenus et exploités par TC par l'entremise de modifications réglementaires, ce qui constitue un processus long et exigeant en termes de ressources.

Dans le cadre du scénario réglementaire, le Règlement sera abrogé. Parallèlement, le ministre fixera les redevances de stationnement en vertu de l'autorisation accordée par la *Loi sur l'aéronautique*. TC devrait modifier les redevances de stationnement pour les utilisateurs des cinq aéroports touchés afin de les faire correspondre plus fréquemment aux prix du marché.

Coûts

Aucun coût direct n'est attendu de l'abrogation du Règlement. Cependant, les redevances de stationnement devraient être ajustées plus fréquemment grâce aux pouvoirs accordés en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*. Par conséquent, les utilisateurs des stationnements des aéroports devraient subir des modifications plus fréquentes et plus rapides des tarifs de stationnement et, en définitive, assumer des coûts supplémentaires liés à une augmentation des redevances de stationnement². En outre, les particuliers et les entreprises pourraient renoncer à stationner à l'aéroport ou à acheter un laissez-passer de longue durée en cas d'augmentation des tarifs, ce qui pourrait avoir une incidence sur la demande de services de stationnement à ces aéroports. Toutefois, ces incidences ne sont pas prises comprises dans la présente analyse, puisqu'elles n'entrent pas dans la portée de la présente proposition.

Avantages

L'abrogation du Règlement permettra au Ministère d'ajuster les redevances de stationnement de manière plus

² It is expected that parking charges will be increased to market values in a timely manner and more frequently compared to the scenario under the Regulations.

² On s'attend à ce que les redevances de stationnement soient augmentées aux valeurs du marché en temps voulu et plus fréquemment que dans le cas du scénario prévu par le Règlement.

to continue having them reflect current market rates for parking. Additionally, it will eliminate confusion by consolidating the authority to set parking charges under the *Aeronautics Act*, instead of having two separate fee-setting mechanisms.

Small business lens

Analysis under the small business lens concluded that the repeal of the *Airport Vehicle Parking Charges Regulations* will not impact Canadian small businesses.

It is important to note that the introduction of parking charges under the authority of the *Aeronautics Act*, in conjunction with the repeal of the Regulations, may potentially impact small businesses. This is due to the expected more frequent and faster adjustments to market value to parking rates. However, this impact is outside of the scope of this proposal and is not accounted for in this analysis.

One-for-one rule

The one for one rule applies, since a regulatory title is repealed. There is no incremental change in administrative burden on businesses, and the repeal is considered a title out. The following regulatory title will be repealed:

- The *Airport Vehicle Parking Charges Regulations*

As a result, a net of one title out is counted under the rule.

Regulatory cooperation and alignment

The repeal is not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum, as it does not require alignment with other regulatory jurisdictions.

Effects on the environment

In accordance with the *Cabinet Directive on Strategic Environmental and Economic Assessment*, the strategic environmental and economic assessment (SEEA) process was followed for this proposal and a Climate, Nature, and Economy Lens was completed. No important environmental or economic effects are anticipated as a result of this proposal.

Gender-based analysis plus

A gender-based analysis plus (GBA+) was completed for the repeal. Given Transport Canada will retain the authority to charge for vehicle parking at its owned and operated

efficace et plus fréquente afin qu'elles continuent de refléter les tarifs actuels du marché pour le stationnement. En outre, elle éliminera la confusion en consolidant le pouvoir de fixer les redevances de stationnement en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, au lieu d'avoir deux mécanismes distincts de fixation des redevances.

Lentille des petites entreprises

L'analyse de la lentille des petites entreprises a permis de conclure que l'abrogation du *Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports* n'aura pas d'incidence sur les petites entreprises canadiennes.

Il est important de noter que l'instauration de redevances de stationnement en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, conjointement avec l'abrogation du Règlement, pourrait avoir une incidence sur les petites entreprises. Cela est dû aux ajustements plus fréquents et plus rapides de la valeur marchande aux tarifs de stationnement. Toutefois, cette incidence n'entre pas dans la portée de cette proposition et n'est pas prise en compte dans cette analyse.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique, puisqu'un titre réglementaire est abrogé. Il n'y a pas de changement progressif dans le fardeau administratif pour les entreprises, et l'abrogation est considérée comme une suppression de titre. Le titre réglementaire suivant sera abrogé :

- Le *Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports*

Par conséquent, un seul titre est supprimé dans le cadre de cette règle.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

L'abrogation n'est pas liée à un plan de travail ou à un engagement dans le cadre d'un forum officiel de coopération réglementaire, puisqu'elle ne nécessite pas d'harmonisation avec d'autres compétences réglementaires.

Effets sur l'environnement

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale et économique stratégique*, le processus d'évaluation environnementale et économique stratégique (EEES) a été suivi pour cette proposition et une Optique de climat, de nature et d'économie a été réalisée. Aucun effet environnemental ou économique important n'est prévu à la suite de cette proposition.

Analyse comparative entre les sexes plus

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a été réalisée pour l'abrogation. Étant donné que Transports Canada conservera le pouvoir de facturer le stationnement

airports, the repeal of the Regulations will have no discernable impact based on distributional factors (such as gender, age, education, language, geography, culture, and income). However, there may be impacts should the Department choose to implement market-based parking rates for reinvestment purposes going forward. As the affected airports are located in communities where individuals may have less income when compared to major centres, communities (including Indigenous communities) may be negatively impacted by having to pay more for parking services than they had in the past, albeit parking at the airports is voluntary and on a per-use basis where alternatives exist. These considerations will be taken into account during the process of fixing future vehicle parking fees.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The repeal of the Regulations will take effect upon publication in the *Canada Gazette*, Part II. Transport Canada will continue to charge for vehicle parking at its airports as authorized by the *Aeronautics Act*. There are no changes anticipated to Transport Canada's work with partner institutions or applicable cooperation and coordination. Adjusted parking fees based on market rates will be implemented following the repeal. Performance measurement of parking fees will continue to fall within the existing performance framework as dictated by the *Service Fees Act*, under which Transport Canada develops an annual Fees Report. However, the reporting will be included with other fees set by contract rather than the specific fees under the *Airport Vehicle Parking Charges Regulations*.

Compliance and enforcement

The repeal of the Regulations does not alter Transport Canada's authorities for compliance or enforcement at its owned and operated airports, which are authorized under separate regulations, the *Traffic on the Land Side of Airports Regulations*, which regulate the designation of vehicle parking areas at airports, the issuance of permits for vehicle parking, as well as outlining enforcement provisions and fines for contravention of these regulations.

Service standards

Transport Canada has a service standard for providing vehicle parking facilities at owned and managed airports. The standard states that vehicle parking areas located at

des véhicules aux aéroports détenus et exploités par TC, l'abrogation du Règlement n'aura pas d'incidence perceptible sur les facteurs de répartition (comme le sexe, l'âge, les études, la langue, la géographie, la culture et le revenu). Toutefois, il pourrait y avoir des répercussions si le Ministère choisissait d'appliquer des tarifs de stationnement fondés sur le marché à des fins de réinvestissement à l'avenir. Étant donné que les aéroports touchés sont situés dans des collectivités dont les habitants peuvent avoir des revenus inférieurs à ceux des grands centres, les collectivités (y compris les collectivités autochtones) pourraient être touchées négativement par le fait de devoir payer les services de stationnement davantage que par le passé, même si le stationnement aux aéroports est volontaire et se fait à l'utilisation lorsqu'il existe d'autres solutions. Ces considérations seront prises en compte lors de la fixation des futures redevances de stationnement des véhicules.

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

Mise en œuvre

L'abrogation du Règlement prendra effet dès sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Transports Canada continuera de facturer le stationnement des véhicules à ses aéroports, comme l'y autorise la *Loi sur l'aéronautique*. Aucun changement n'est prévu en ce qui concerne les travaux de Transports Canada avec les institutions partenaires ou la coopération et la coordination applicables. Des redevances de stationnement ajustées en fonction des tarifs du marché seront mises en œuvre à la suite de l'abrogation. La mesure du rendement des redevances de stationnement continuera de s'inscrire dans le cadre de rendement existant, comme le dicte la *Loi sur les frais de service*, en vertu de laquelle Transports Canada élabore un rapport sur les frais annuel. Cependant, le rapport sera compris avec d'autres redevances fixées par contrat plutôt qu'avec les redevances particulières prévues par le *Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports*.

Conformité et application

L'abrogation du Règlement ne modifie pas les pouvoirs de Transports Canada en matière de conformité ou d'application aux aéroports détenus et exploités par TC, lesquels sont autorisés en vertu d'un règlement distinct, le *Règlement sur la circulation du côté ville des aéroports*, qui régit la désignation des aires de stationnement des véhicules aux aéroports, la délivrance des permis de stationnement des véhicules, ainsi que les dispositions d'application et les amendes en cas d'infraction à ce règlement.

Normes de service

Transports Canada dispose d'une norme de service pour la mise à disposition d'aires de stationnement pour véhicules aux aéroports détenus et exploités par TC. La norme

Transport Canada's owned and managed airports will be available for use on a first come, first served basis. The repeal of the *Airport Vehicle Parking Charges Regulations* does not alter or impact the Department's standard to provide for vehicle parking at its airports.

Contact

Executive Director
Operations and Authorities Stewardship
Air, Marine and Environmental Programs
Transport Canada
Email: TC.airportparking-stationnementaeroport.TC@tc.gc.ca

stipule que les aires de stationnement pour véhicules situées aux aéroports détenus et exploités par TC seront disponibles selon le principe du premier arrivé, premier servi. L'abrogation du *Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports* ne modifie ni ne touche la norme du Ministère en matière de stationnement des véhicules à ses aéroports.

Personne-ressource

Directeur général
Exploitation et Intendance des administrations
Programmes aériens, maritimes et environnementaux
Transports Canada
Courriel : TC.airportparking-stationnementaeroport.TC@tc.gc.ca

Registration**SOR/2026-183 August 28, 2026****SPECIES AT RISK ACT**

Whereas the Piping Plover *melodus* subspecies (*Charadrius melodus melodus*) is a wildlife species that is listed as an endangered species in Part 2 of Schedule 1 to the *Species at Risk Act*^a;

Whereas the recovery strategy that identified the critical habitat of that species has been included in the Species at Risk Public Registry;

Whereas a portion of the critical habitat of that species is in a place referred to in subsection 58(2)^b of that Act and, under subsection 58(5) of that Act, that portion must be excluded from the annexed Order;

Whereas, under subsection 58(5) of that Act, the competent minister must consult with every other competent minister and whereas the Minister of the Environment is also the Minister responsible for the Parks Canada Agency;

And whereas the Minister of the Environment is of the opinion that the annexed Order would affect land that is under the authority of other federal ministers and, under subsection 58(9) of that Act, has consulted with those Ministers with respect to the Order;

Therefore, the Minister of the Environment makes the annexed *Critical Habitat of the Piping Plover melodus subspecies (Charadrius melodus melodus) Order* under subsections 58(4) and (5) of the *Species at Risk Act*^a.

Gatineau, August 27, 2026

Julie Dabrusin
Minister of the Environment**Critical Habitat of the Piping Plover
melodus subspecies (*Charadrius melodus
melodus*) Order****Application**

1 Subsection 58(1) of the *Species at Risk Act* applies to the critical habitat of the Piping Plover *melodus* subspecies (*Charadrius melodus melodus*), which is identified in the recovery strategy for that species that is included in the

Enregistrement**DORS/2026-183 Le 28 août 2026****LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL**

Attendu que le pluvier siffleur de la sous-espèce *melodus* (*Charadrius melodus melodus*) est une espèce sauvage inscrite comme espèce en voie de disparition à la partie 2 de l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*^a;

Attendu que le programme de rétablissement désignant l'habitat essentiel de cette espèce a été mis dans le Registre public des espèces en péril;

Attendu qu'une partie de l'habitat essentiel de cette espèce se trouve dans un lieu visé au paragraphe 58(2)^b de cette loi et que, aux termes du paragraphe 58(5) de cette loi, cette partie ne peut faire l'objet de l'arrêté ci-après;

Attendu que, aux termes du paragraphe 58(5) de cette loi, le ministre compétent doit consulter tout autre ministre compétent et que la ministre de l'Environnement est également la ministre responsable de l'Agence Parcs Canada;

Attendu que la ministre de l'Environnement estime que l'arrêté ci-après touchera des terres relevant d'autres ministres fédéraux et que, au titre du paragraphe 58(9) de cette loi, il a consulté ces ministres au sujet de l'arrêté,

À ces causes, en vertu des paragraphes 58(4) et (5) de la *Loi sur les espèces en péril*^a, la ministre de l'Environnement prend l'Arrêté visant l'habitat essentiel du pluvier siffleur de la sous-espèce *melodus* (*Charadrius melodus melodus*), ci-après.

Gatineau, le 27 août 2026

La ministre de l'Environnement
Julie Dabrusin**Arrêté visant l'habitat essentiel du pluvier
siffleur de la sous-espèce *melodus*
(*Charadrius melodus melodus*)****Application**

1 Le paragraphe 58(1) de la *Loi sur les espèces en péril* s'applique à l'habitat essentiel du pluvier siffleur de la sous-espèce *melodus* (*Charadrius melodus melodus*) — désigné dans le programme de rétablissement de cette

^a S.C. 2002, c. 29^b S.C. 2015, c. 10, s. 60^a L.C. 2002, ch. 29^b L.C. 2015, ch. 10, art. 60

Species at Risk Public Registry, that is on federal land, other than the portions that are

(a) in a place referred to in subsection 58(2) of that Act; or

(b) in a reserve or any other lands that are set apart for the use and benefit of a band under the *Indian Act*.

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 [Amended Recovery Strategy and Amended Action Plan 2026](#) (2026 RSAP) for the Piping Plover *melodus* subspecies (*Charadrius melodus melodus*) [Piping Plover], a migratory shorebird listed as endangered under the [Species at Risk Act](#) (SARA), identifies critical habitat on certain federal lands that is not currently protected under SARA or another Act of Parliament. As a result, the Minister of Environment¹ (the Minister) is required under SARA to make an order to protect that critical habitat from destruction.²

Background

The Piping Plover is a small migratory shorebird found only in North America. It occurs in two subspecies in Canada. The *melodus* subspecies, to which this Order applies, nests on the east coast in New Brunswick, Newfoundland and Labrador, Nova Scotia, Prince Edward Island and Quebec. Having been listed as endangered, Environment and Climate Change Canada (the Department) and Parks Canada prepared a recovery strategy³ that contains information including a description of the species, threats to its survival and recovery and, to the extent possible, the identification of the species' critical habitat — that is, the habitat necessary for a listed wildlife species' recovery or

espèce mis dans le Registre public des espèces en péril — qui se trouve sur le territoire domanial, à l'exclusion des parties de cet habitat se situant :

a) dans un lieu visé au paragraphe 58(2) de cette loi;

b) dans une réserve ou sur une autre terre qui a été mise de côté à l'usage et au profit d'une bande en application de la *Loi sur les Indiens*.

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

Le [Programme de rétablissement modifié et Plan d'action modifié 2026](#) (PRPA 2026) pour le pluvier siffleur de la sous-espèce *melodus* (*Charadrius melodus melodus*) [ci-après le pluvier siffleur], un oiseau de rivage migrateur inscrit à la liste des espèces en voie de disparition en vertu de la [Loi sur les espèces en péril](#) (LEP), désigne l'habitat essentiel sur certaines parties du territoire domanial qui n'est pas actuellement protégé en vertu de la LEP ou d'une autre loi fédérale. Par conséquent, la ministre de l'Environnement¹ (la ministre) est tenue, en vertu de la LEP, de prendre un arrêté visant à protéger cet habitat essentiel contre la destruction².

Contexte

Le pluvier siffleur est un petit oiseau de rivage migrateur présent uniquement en Amérique du Nord. L'espèce compte deux sous-espèces au Canada. La sous-espèce *melodus*, visée par l'Arrêté, niche sur la côte est, au Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve-et-Labrador, en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard et au Québec. La sous-espèce ayant été inscrite comme espèce en voie de disparition, Environnement et Changement climatique Canada (le Ministère) et Parcs Canada ont préparé un programme de rétablissement³, qui contient notamment une description de l'espèce, les menaces à sa survie et à son rétablissement, dans la mesure du possible, la désignation

¹ The Minister of Environment is also the Minister responsible for Parks Canada.

² *Species at Risk Act*, S.C. 2002, c. 29, s. 58(5)(a).

³ SARA subsection 37(1) provides: "If a wildlife species is listed as an extirpated species, an endangered species or a threatened species, the competent minister must prepare a strategy for its recovery."

¹ La ministre de l'Environnement est également la ministre responsable de l'Agence Parcs Canada.

² *Loi sur les espèces en péril*, L.C. 2002, ch. 29, alinéa 58(5)a).

³ Le paragraphe 37(1) de la LEP prévoit ce qui suit : « Si une espèce sauvage est inscrite comme espèce disparue du pays, en voie de disparition ou menacée, le ministre compétent est tenu d'élaborer un programme de rétablissement à son égard. »

survival.⁴ Piping Plovers breed on beaches that are valuable to humans for development, resource extraction and recreational use, leading to the loss or degradation of Piping Plover habitat.

The 2026 RSAP identifies Piping Plover critical habitat as

- intertidal zones,⁵ beaches,⁶ and first dunes;⁷
- within a 1 x 1 km grid square shown in a map in Appendix C⁸ of the 2026 RSAP; and
- associated with beach areas listed in Appendix D⁹ of the 2026 RSAP.

Table 6 of the 2026 RSAP lists the effects on habitat features that must be avoided. Any activity that leads to the following effects may result in the destruction of critical habitat and may, therefore, contravene this Order.

- On beaches and dunes,
 - altering the natural shape and/or slope of a beach and/or dune;
 - replacing natural ground with artificial surfaces (for example, pavement or decking);
 - compacting or removing natural substrate (for example, sand, gravel, cobble);
 - altering or degrading natural sparse vegetation;

⁴ SARA defines critical habitat as “the habitat that is necessary for the survival or recovery of a listed wildlife species and that is identified as the species’ critical habitat in the recovery strategy or in an action plan for the species.”

⁵ Intertidal Zone = Foreshore = The area of the shore between high- and low-water marks. In the case of barriers, this applies to both the landward and seaward shores.

⁶ Beach = Backshore = The portion of the shore between the ordinary high-water mark and the base of the first dune (or the line of permanent vegetation where dunes are absent). This includes unvegetated overwash fans, dune blowouts, and other sparsely vegetated sandy surfaces occurring within these bounds. This portion of the shore is dry under normal conditions and affected by waves primarily during extreme storms. In the case of barrier systems, this applies to both the landward and seaward shores.

⁷ First dune = Foredune = The sand dune closest to the ocean, above the beach and the high tide line. It can be bare or vegetated.

⁸ Appendix C of the 2026 RSAP identifies 1 x 1 kilometre grid squares on maps of locations in New Brunswick, Newfoundland and Labrador, Nova Scotia, Prince Edward Island and Quebec.

⁹ Appendix D of the 2026 RSAP lists the beach areas within those grid squares, which the Department has confirmed have been used by Piping Plovers and contain the necessary habitat features to support Piping Plover’s survival and recovery.

de son habitat essentiel — c’est-à-dire l’habitat nécessaire au rétablissement ou à la survie d’une espèce sauvage inscrite⁴. Le pluvier siffleur se reproduit sur des plages jugées d’intérêt pour des activités de développement, d’extraction de ressources et récréatives qui entraînent la perte ou la dégradation de l’habitat de l’espèce.

Le PRPA 2026 désigne l’habitat essentiel du pluvier siffleur comme toute zone correspondant aux critères suivants :

- une zone intertidale⁵, une plage⁶ ou une première dune⁷;
- une zone qui se retrouve dans un carré du quadrillage de 1 km de côté présenté sur une carte à l’annexe C⁸ du PRPA 2026;
- une zone associée à une zone de plage mentionnée à l’annexe D⁹ du PRPA 2026.

Le tableau 6 du PRPA 2026 énumère les effets sur les caractéristiques de l’habitat qui doivent être évités. Toute activité qui entraîne les effets suivants peut entraîner la destruction de l’habitat essentiel et, par conséquent, contrevenir à l’Arrêté.

- Sur les plages et les dunes :
 - la modification de la forme naturelle ou de l’inclinaison d’une plage ou d’une dune;
 - le remplacement de la couverture naturelle par des surfaces artificielles (par exemple chaussée ou revêtement en bois);
 - le compactage ou l’élimination du substrat naturel (par exemple sable, gravier, galets);

⁴ La LEP définit l’habitat essentiel comme étant « l’habitat nécessaire à la survie ou au rétablissement d’une espèce sauvage inscrite, qui est désigné comme tel dans un programme de rétablissement ou un plan d’action élaboré à l’égard de l’espèce ».

⁵ Zone intertidale (ou avant-plage) = partie du littoral située entre les hautes et basses mers. Dans le cas des barrières, cela s’applique aussi bien au littoral côté terre qu’au littoral côté mer.

⁶ Plage (ou arrière-plage) = partie du littoral comprise entre la ligne des hautes eaux ordinaires et la base de la première dune (ou la ligne de végétation permanente lorsque les dunes sont absentes). Cela inclut les lobes de débordement en éventail dépourvus de végétation, les creux de déflation de dunes et les autres surfaces sablonneuses à végétation clairsemée situées dans ces limites. Cette partie du littoral est sèche lorsque les conditions sont normales et n’est touchée par les vagues que lors de tempêtes extrêmes. Dans le cas des systèmes de barrière, ce terme désigne à la fois le littoral côté terre et le littoral côté mer.

⁷ Première dune (ou avant-dune) = dune présentant ou non un couvert végétal qui est située la plus près de l’océan, au-dessus de la plage et de la laisse de marée haute.

⁸ L’annexe C du PRPA 2026 présente des carrés de quadrillage de 1 km de côté sur des cartes de zones au Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve-et-Labrador, en Nouvelle-Écosse, à l’Île-du-Prince-Édouard et au Québec.

⁹ L’annexe D du PRPA 2026 énumère les zones de plage, dans ces carrés de quadrillage, dont l’utilisation par le pluvier siffleur a été confirmée par le Ministère et qui présentent les caractéristiques nécessaires de l’habitat pour soutenir la survie et le rétablissement de l’espèce.

- damaging or removing natural materials for shelter and cover (for example, wrack, driftwood, shells);
- In the intertidal zone,
 - compacting or removing moist, sandy, or muddy areas;
 - altering shallow tidal pools and/or removing wrack or other natural debris;
- On beaches, first dunes, and in the intertidal zone,
 - disrupting natural sand movement;
 - contaminating habitat features.

Some examples of activities that may cause these destructive effects include, but are not limited to, coastal development (e.g. construction of homes or trails), the use of motorized vehicles (e.g. off-road vehicles and dirt bikes), beach nourishment, beach cleaning or raking, and shoreline stabilization.

If critical habitat, or any portion of it, is found on federal lands¹⁰ and is not protected under SARA or any other Act of Parliament, the competent minister must make an order to protect against the destruction of critical habitat.¹¹ This order must be made within 180 days of the date that critical habitat was identified in a final recovery strategy or action plan on the Species at Risk Public Registry.

Objective

The objective of the *Critical Habitat of the Piping Plover melodus subspecies (Charadrius melodus melodus) Order* (the Order) is to meet the non-discretionary obligation under SARA to prohibit the destruction of critical habitat on certain federal lands.

Description

The ministerial Order prohibits the destruction of the critical habitat that has been identified in the 2026 RSAP for the Piping Plover when found on federal lands. The

- la modification ou la dégradation de la végétation naturelle clairsemée;
- l'endommagement ou l'élimination de matériaux naturels servant d'abri (par exemple varech, bois de grève, coquilles).
- Dans la zone intertidale :
 - le compactage ou l'élimination des zones humides, sableuses ou boueuses;
 - la modification des cuvettes de marée peu profondes ou le retrait du varech ou d'autres débris naturels.
- Sur les plages et les premières dunes et dans la zone intertidale :
 - la perturbation du déplacement naturel du sable;
 - la contamination de l'habitat.

Parmi les activités susceptibles d'entraîner la destruction de l'habitat essentiel, le PRPA 2026 mentionne notamment l'aménagement côtier (par exemple la construction de maisons ou de sentiers), l'utilisation de véhicules motorisés (par exemple les véhicules hors route et les motos tout terrain), le remblayage des plages, le nettoyage ou le ratissage des plages, et la stabilisation du rivage.

Si l'habitat essentiel ou toute partie de celui-ci sur le territoire domanial¹⁰ ne sont pas protégés légalement par des dispositions de la LEP ou de toute autre loi fédérale, le ministre compétent doit prendre un arrêté visant à prévenir la destruction de cet habitat¹¹. Cet arrêté doit être pris dans les 180 jours suivant la date à laquelle l'habitat essentiel a été désigné dans la version définitive d'un programme de rétablissement ou d'un plan d'action dans le Registre public des espèces en péril.

Objectif

L'objectif de l'Arrêté visant l'habitat essentiel du pluvier siffleur de la sous-espèce *melodus* (*Charadrius melodus melodus*) [l'Arrêté] est de respecter l'obligation non discrétionnaire, en vertu de la LEP, d'interdire la destruction de l'habitat essentiel sur certaines parties du territoire domanial.

Description

L'arrêté ministériel interdit la destruction de l'habitat essentiel sur le territoire domanial qui est désigné dans le PRPA 2026 pour le pluvier siffleur. Il s'applique à environ

¹⁰ Under SARA, federal land means (a) land that belongs to His Majesty in right of Canada, or that His Majesty in right of Canada has the power to dispose of, and all waters on and airspace above that land; (b) the internal waters of Canada and the territorial sea of Canada; and (c) reserves and any lands that are set apart for the use and benefit of a band under the *Indian Act*, and all waters on and airspace above those reserves and lands.

¹¹ *Species at Risk Act*, S.C. 2002, c. 29, s. 58(5).

¹⁰ En vertu de la LEP, le territoire domanial désigne a) les terres qui appartiennent à Sa Majesté du chef du Canada ou qu'elle a le pouvoir d'aliéner, ainsi que leurs eaux et leur espace aérien; b) les eaux intérieures et la mer territoriale du Canada; c) les réserves ou autres terres qui ont été mises de côté à l'usage et au profit d'une bande en application de la *Loi sur les Indiens*, ainsi que leurs eaux et leur espace aérien.

¹¹ *Loi sur les espèces en péril*, L.C. 2002, ch. 29, paragraphe 58(5).

Order applies to approximately 44 federally administered sites¹² in Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, and Newfoundland and Labrador, which are used for a variety of purposes, such as transportation (ports), marine navigation aids and lights, and conservation. As of February 2026, the Department of Fisheries and Oceans (DFO), Department of National Defence (DND), Indigenous Services Canada (ISC)¹³ and Parks Canada administer these sites.

The Order will not apply to reserves and lands set apart for the use and benefit of a band under the *Indian Act*. Portions of critical habitat in national wildlife areas, national parks and migratory bird sanctuaries are protected under subsection 58(2) of SARA when descriptions of those portions are published in the Public Registry.¹⁴ The Registry includes five such published descriptions for Piping Plover critical habitat.

Only one reserve was identified as containing critical habitat, which would not be protected by this Order. However, the First Nation on this reserve has advised that they are interested in a collaborative approach to protection, which is also the Department's preferred approach.

This Regulatory Impact Analysis Statement is based on federal lands identified as of December 2025. The Order could apply to different federal properties in the future if the Government acquires or divests land containing Piping Plover critical habitat.

Regulatory development

Consultation

Consultation on the intention to protect Piping Plover critical habitat through a critical habitat protection order

¹² While there are 55 properties implicated, some properties have been grouped together by joining all properties that refer to a single site (e.g. a national park), for a total of 44 sites. This grouping of properties better reflects how a site would be treated for the purposes of a permit application.

¹³ ISC is the custodian of land containing Piping Plover critical habitat, while Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs Canada (CIRNAC) is leading specific claim negotiations relating to that land. Both departments were engaged in relation to this Order.

¹⁴ Subsection 58(2) of SARA requires the competent minister to publish a description of critical habitat that is in a national park of Canada named and described in Schedule 1 to the [Canada National Parks Act](#), the Rouge National Urban Park established by the [Rouge National Urban Park Act](#), a marine protected area under the [Oceans Act](#), a migratory bird sanctuary under the [Migratory Birds Convention Act, 1994](#), or a national wildlife area under the [Canada Wildlife Act](#). Subsection 58(1) prohibition against the destruction of critical habitat then applies to the described critical habitat, 90 days after the description is published.

44 sites administrés par le gouvernement fédéral¹² au Québec, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador, qui sont utilisés à diverses fins, comme le transport (ports), les aides à la navigation et les feux maritimes, et la conservation. En février 2026, le ministère des Pêches et des Océans (MPO), le ministère de la Défense nationale (MDN), Services aux Autochtones Canada (SAC)¹³ et l'Agence Parcs Canada administraient ces sites.

L'Arrêté ne s'appliquera pas aux réserves ou aux terres mises de côté à l'usage et au profit d'une bande en vertu de la *Loi sur les Indiens*. Les parties de l'habitat essentiel dans les réserves nationales de faune, les parcs nationaux et les refuges d'oiseaux migrateurs sont protégées en vertu du paragraphe 58(2) de la LEP lorsque les descriptions de ces parties sont publiées dans le Registre public¹⁴. Le Registre comprend cinq descriptions publiées de ce type pour l'habitat essentiel du pluvier siffleur.

Une seule réserve a été désignée comme renfermant de l'habitat essentiel qui ne serait pas protégé par l'Arrêté. Toutefois, la Première Nation de cette réserve a indiqué qu'elle s'intéressait à une approche collaborative en matière de protection, qui est également l'approche privilégiée par le Ministère.

Le présent résumé de l'étude d'impact de la réglementation est fondé sur le territoire domanial qui était désigné en décembre 2025. L'Arrêté pourrait s'appliquer à d'autres propriétés fédérales à l'avenir si le gouvernement acquiert ou cède des terres renfermant l'habitat essentiel du pluvier siffleur.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Des consultations sur l'intention de protéger l'habitat essentiel du pluvier siffleur au moyen d'un arrêté de

¹² Bien qu'il y ait 55 propriétés concernées, certaines propriétés ont été regroupées en regroupant toutes les propriétés qui renvoient à un seul site (par exemple un parc national), pour un total de 44 sites. Ce regroupement de propriétés reflète mieux la façon dont un site serait traité aux fins d'une demande de permis.

¹³ SAC est le gardien des terres renfermant de l'habitat essentiel du pluvier siffleur, tandis que Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada (RCAANC) dirige les négociations sur les revendications particulières relatives à ces terres. Les deux ministères ont été mobilisés dans le cadre de l'Arrêté.

¹⁴ Le paragraphe 58(2) de la LEP précise que le ministre compétent doit publier une description de l'habitat essentiel qui se trouve dans un parc national du Canada dénommé et décrit à l'annexe 1 de la [Loi sur les parcs nationaux du Canada](#), dans le parc urbain national de la Rouge créé par la [Loi sur le parc urbain national de la Rouge](#), dans une zone de protection marine sous le régime de la [Loi sur les océans](#), dans un refuge d'oiseaux migrateurs sous le régime de la [Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs](#) ou dans une réserve nationale de faune sous le régime de la [Loi sur les espèces sauvages du Canada](#). L'interdiction de destruction de l'habitat essentiel au paragraphe 58(1) s'applique alors à l'habitat essentiel décrit, 90 jours après la publication de la description.

occurred in 2021 in relation to an earlier version of the RSAP. The Department consulted with other federal government departments and agencies whose lands contained critical habitat. The Department also engaged with Indigenous partners and contacted provincial governments in the Atlantic provinces. Given the complex nature of the scientific information in the 2026 RSAP, the Department offered to organize teleconferences or other methods of contact to explain and discuss the potential impacts of the Order. This helped to ensure that the consultation process remained accessible. The 2021 comment periods for Indigenous partners were also extended in consideration of limitations during the COVID-19 pandemic.

In 2025, the Department determined that only a check-in with partners and stakeholders was needed, as, since the 2021 consultation, there had been no changes in the recovery strategy and action plan affecting the critical habitat relevant to a potential order. An analysis of land tenure also confirmed that there were no new external stakeholders requiring consultation. In December 2025 and January 2026, the Department recontacted partners and stakeholders to advise that the Order was proceeding and invited questions or offered meetings to discuss the Order. The Department noted that while responsibility for certain federal properties had changed, all federal government organizations administering properties that could be affected by the Order were given an opportunity to comment.

Consultation and engagement with other federal government departments and agencies

For federal government organizations, the consultation period ran from March 29, 2021, to May 10, 2021, with a follow-up notification period in January 2026 to advise of the intention to proceed with the Order. No federal departments objected to the Order in 2021. In 2026, three federal departments responded, none raising concerns with the Order. However, ISC provided a joint comment with Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs Canada (CIRNAC), advising that one property was subject to an accepted land claim currently under negotiation between Canada and two First Nations. As of February 2026, the land was under the administration and control of ISC and DFO, pending settlement. The parties involved in land administration and claim settlement, including the First Nations, were all consulted and did not object to the Order.

protection de l'habitat essentiel ont eu lieu en 2021 dans le cadre d'une version antérieure du PRPA. Le Ministère a consulté d'autres ministères et organismes fédéraux dont les terres renferment de l'habitat essentiel. Il a également mobilisé des partenaires autochtones et communiqué avec les gouvernements des provinces de l'Atlantique. Étant donné la nature complexe des renseignements scientifiques contenus dans le PRPA 2026, le Ministère a offert d'organiser des téléconférences ou d'autres méthodes de communication pour expliquer les répercussions possibles de l'Arrêté et en discuter. Cela a permis de garantir que le processus de consultation reste accessible. Les périodes de commentaires pour les partenaires autochtones en 2021 ont également été prolongées afin de tenir compte des limites imposées pendant la pandémie de COVID-19.

En 2025, le Ministère a déterminé que seul un suivi auprès des partenaires et des intervenants était nécessaire, puisqu'aucune modification ayant une incidence sur l'habitat essentiel pertinent en vue d'un éventuel arrêté n'avait été apportée au programme de rétablissement et au plan d'action depuis la consultation de 2021. Une analyse des systèmes fonciers a également confirmé qu'il n'y avait pas de nouveaux intervenants externes qui devaient être consultés. En décembre 2025 et en janvier 2026, le Ministère a communiqué de nouveau avec les partenaires et les intervenants afin de les informer que l'Arrêté était en cours d'élaboration, les a invités à poser des questions et a offert de tenir des réunions afin de discuter de l'Arrêté. Il a souligné que, même si la responsabilité de certaines propriétés fédérales avait changé, tous les organismes fédéraux administrant des propriétés susceptibles d'être touchées par l'Arrêté ont eu l'occasion de formuler des commentaires.

Consultation et mobilisation d'autres ministères et organismes fédéraux

Pour les organismes fédéraux, la période de consultation s'est déroulée du 29 mars au 10 mai 2021, avec une période de suivi en janvier 2026 pour aviser de l'intention de prendre un arrêté. Aucun ministère fédéral ne s'est opposé à l'Arrêté en 2021. En 2026, trois ministères fédéraux ont répondu, et aucun n'a soulevé de préoccupations au sujet de l'Arrêté. Toutefois, SAC et Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada (RCAANC) ont formulé un commentaire conjoint, indiquant qu'une propriété faisait l'objet d'une revendication territoriale acceptée en cours de négociation entre le Canada et deux Premières Nations. En février 2026, cette propriété était sous l'administration et le contrôle de SAC et du MPO, en attendant le règlement. Les parties responsables de l'administration de la propriété et du règlement de la revendication, y compris les Premières Nations, ont toutes été consultées et ne se sont pas opposées à l'Arrêté.

Engagement with other stakeholders

During the consultation period in 2021, departmental staff in the Atlantic region also notified provincial government counterparts in New Brunswick, Newfoundland, Nova Scotia and Prince Edward Island of the Department's intention to proceed with the Order. Responses were received from three provinces, one with a question which the Department answered, and two with acknowledgment of the upcoming Order. In 2025, the Department sent an update to the Atlantic provinces to advise of the intention to proceed with the Order; no provinces responded.

Indigenous engagement, consultation and modern treaty obligations

Section 35 of the *Constitution Act, 1982* recognizes and affirms the 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 cultures. As required by the [Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation](#), an assessment of modern treaty implications was conducted in relation to the Order. Across the range of Piping Plover's critical habitat, there are no modern treaties that intersect with the Piping Plover's critical habitat. Therefore no wildlife management boards to consult.

The United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples (UN Declaration) is an international human rights instrument that sets out minimum standards for the survival, dignity, and well-being of Indigenous peoples. The Government of Canada is committed to taking effective measures, including legislative and policy measures, in consultation and cooperation with Indigenous peoples, to achieve the objectives of the UN Declaration. The Order will help advance this commitment by enhancing the protection of the environment through a prohibition against the destruction of critical habitat on certain federal lands.

Ultimately, the rights of Indigenous peoples are not anticipated to be adversely impacted by the application of the Order, either because their reserve lands do not contain any critical habitat or, in the case of one First Nation with critical habitat on its reserve lands, because these lands will be excluded from the Order. With respect to the exercise of Indigenous rights on federally administered lands within traditional territories, no impacts were identified during the consultation period.

Indigenous engagement

In the initial consultation period from March-April to July 2021, the Department consulted with 38 Indigenous

Mobilisation d'autres intervenants

Au cours de la période de consultation de 2021, la région de l'Atlantique du Ministère a également avisé ses homologues des gouvernements provinciaux du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve-et-Labrador, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard de l'intention du Ministère de prendre l'Arrêté. Trois provinces ont transmis une réponse à cet avis : l'une a posé une question à laquelle le Ministère a répondu, et les deux autres ont accusé réception de l'avis d'intention. En 2025, le Ministère a envoyé une mise à jour aux provinces de l'Atlantique pour les informer de son intention de prendre l'Arrêté; aucune province n'a répondu à cette mise à jour.

Mobilisation des Autochtones, consultation et obligations découlant des traités modernes

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 à leurs activités, à leurs pratiques et à leurs traditions 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 réalisée pour l'Arrêté. Puisqu'aucun traité moderne ne recoupe l'habitat essentiel du pluvier siffleur, aucun conseil de gestion de la faune n'a à être consulté.

La Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones est un instrument international des droits de la personne qui établit des normes minimales pour la survie, la dignité et le bien-être des peuples autochtones. Le gouvernement du Canada est déterminé à prendre des mesures efficaces, y compris des mesures législatives et stratégiques, en consultation et en collaboration avec les peuples autochtones, afin d'atteindre les objectifs de cette déclaration. L'Arrêté contribuera à faire progresser cet engagement en renforçant la protection de l'environnement par une interdiction de détruire l'habitat essentiel sur certaines parties du territoire domaniale.

En définitive, l'Arrêté ne devrait pas avoir de conséquences négatives sur les droits des peuples autochtones, soit parce que leurs terres de réserve ne renferment pas d'habitat essentiel ou, dans le cas d'une Première Nation dont les terres de réserve renferment de l'habitat essentiel, parce que ces terres seront exclues de l'Arrêté. En ce qui concerne l'exercice des droits autochtones sur les terres administrées par le gouvernement fédéral dans les territoires traditionnels, aucune incidence n'a été relevée pendant la période de consultation.

Mobilisation des Autochtones

Au cours de la période de consultation initiale de mars-avril à juillet 2021, le Ministère a consulté 38 collectivités

communities and organizations in the Atlantic and Quebec regions whose traditional territories overlap the range of Piping Plover. The Department contacted Indigenous consultation groups that are parties to relevant agreements between the federal government, provinces, and Indigenous Peoples, for which the area governed by the agreement intersected with Piping Plover critical habitat. No Indigenous communities contacted in Quebec provided comment. In the Atlantic region, the Department received a total of six responses, none of which opposed the Order.

At the time of publication of the proposed 2026 RSAP in December 2025, the Department notified Indigenous communities, federal government departments and provincial governments in the Atlantic region of the previous 2021 consultation and advised of the Department's intention to proceed with the Order. In both regions, the comment period ran from December 12, 2025, to February 6, 2026. The Department received one response in the Quebec region and two responses in the Atlantic region, all indicating no objection to the Order.

Instrument choice

There is a statutory obligation under SARA for the Minister to make a ministerial order to protect critical habitat or portions of critical habitat on federal lands or to otherwise publish a statement setting out how the critical habitat is legally protected.

This Order enables otherwise unprotected critical habitat on portions of federal lands to be protected under SARA.

Regulatory analysis

Benefits and costs

The Order is expected to protect critical habitat and contribute to the recovery of Piping Plover, supporting benefits that the bird provides to society. The Order is also likely to provide protection and co-benefits for other species that share the soon-to-be protected portions of the critical habitat, also providing benefits to society. The protection of Piping Plover's critical habitat is expected to cost society a total of up to \$373,000 over 10 years, most of it attributable to permit applications and processing and expected additional enforcement costs, all incurred by the Government of Canada. No incremental costs to non-government stakeholders and Indigenous peoples have been identified.

Analytical framework

This cost-benefit analysis assesses impacts arising from critical habitat protection for Piping Plover on

et organisations autochtones dans les régions de l'Atlantique et du Québec dont les territoires traditionnels chevauchent l'aire de répartition du pluvier siffleur. Le Ministère a communiqué avec des groupes de consultation autochtones qui sont parties à des accords pertinents entre le gouvernement fédéral, les provinces et les peuples autochtones relatifs à une région qui recoupe l'habitat essentiel du pluvier siffleur. Aucune collectivité autochtone contactée au Québec n'a formulé de commentaires. Dans la région de l'Atlantique, le Ministère a reçu un total de six réponses, et aucune ne s'opposait à l'Arrêté.

Au moment de la publication du PRPA 2026 proposé en décembre 2025, le Ministère a avisé les collectivités autochtones, les ministères fédéraux et les gouvernements provinciaux de la région de l'Atlantique de la consultation précédente en 2021 et a annoncé son intention de prendre l'Arrêté. Dans les deux régions, la période de commentaires s'est déroulée du 12 décembre 2025 au 6 février 2026. Le Ministère a reçu une réponse dans la région du Québec et deux réponses dans la région de l'Atlantique, les trois indiquant qu'il n'y avait aucune objection à l'Arrêté.

Choix de l'instrument

La LEP stipule que la ministre est tenue de prendre un arrêté visant à protéger l'habitat essentiel ou la partie de celui-ci sur le territoire domanial ou de publier une déclaration énonçant la façon dont l'habitat essentiel est protégé légalement.

En vertu de la LEP, l'Arrêté permet de protéger l'habitat essentiel qui n'est pas autrement protégé sur certaines parties du territoire domanial.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

L'Arrêté devrait protéger l'habitat essentiel du pluvier siffleur et contribuer au rétablissement de l'espèce, ce qui appuiera les avantages que celle-ci procure à la société. Il devrait également assurer la protection d'autres espèces qui partagent les parties bientôt protégées de l'habitat essentiel et leur offrir des avantages conjoints, ce qui procurera également des avantages à la société. Le coût de la protection de l'habitat essentiel du pluvier siffleur pourrait atteindre jusqu'à 373 000 \$ sur 10 ans, la majorité de ce coût étant attribuable aux demandes de permis et à leur traitement, ainsi qu'aux coûts supplémentaires prévus de l'application de la loi, qui seront tous assumés par le gouvernement du Canada. Aucun coût supplémentaire n'a été établi pour les intervenants non gouvernementaux et les peuples autochtones.

Cadre d'analyse

Cette analyse coûts-avantages évalue les répercussions de la protection de l'habitat essentiel du pluvier siffleur sur

federal lands, defined as the difference between a scenario with the critical habitat protection in place, and one without.

This analysis assessed the federal properties with critical habitat features located within the geographical areas containing critical habitat identified in the amended recovery strategy for the Piping Plover, as of December 2025.

Given the existing protections under the *Migratory Birds Convention Act, 1994* (MBCA) and *Canada National Parks Act* (CNPA) and their regulations as well as the general prohibitions already applicable under SARA, the incremental change associated with the Order is limited to prohibiting activities that would destroy any part of critical habitat for this species on federal lands identified within the Order beyond the species' nest.

The impacts of the Order have been assessed in accordance with the Treasury Board Secretariat's (TBS) Canadian *Cost-Benefit Analysis Guide for Regulatory Proposals*. An analytical period of 10 years was selected because it is the minimum period recommended by TBS when there is no evidence that extending the period analyzed would generate results that are significantly different. Costs provided in present value terms are discounted at 3%¹⁵ in the period of 2026–2035. Unless otherwise noted, all monetary values reported in this analysis are in 2025 constant dollars.

Benefits

The total economic value framework is often used to assess how environmental assets, such as species at risk, contribute to the well-being of society. Using this framework, the analysis found that critical habitat protection will contribute to the recovery objective identified in the recovery strategy for the Piping Plover by protecting the species' critical habitat from destruction on federal lands, and therefore, will support the maintenance or enhancement of a variety of benefits for Canadians. These benefits are not entirely attributable to the Order, as the recovery of the species would likely result from a combination of this Order and additional protection and recovery measures undertaken by various levels of government, Indigenous peoples, and stakeholders. The benefits include

le territoire domanial, définies comme étant la différence entre un scénario ayant en place une protection de l'habitat essentiel et un scénario sans protection.

Elle a évalué les propriétés fédérales présentant des caractéristiques d'habitat essentiel dans les zones géographiques renfermant de l'habitat essentiel désigné dans le programme de rétablissement modifié pour le pluvier siffleur, en date de décembre 2025.

Étant donné les protections existantes en vertu de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*, de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* et de leurs règlements, ainsi que les interdictions générales déjà applicables en vertu de la LEP, le changement progressif associé à l'Arrêté se limite à interdire les activités qui entraîneraient la destruction de toute partie de l'habitat essentiel du pluvier siffleur sur le territoire domanial désigné dans l'Arrêté, au-delà du nid de l'espèce.

Les répercussions de l'Arrêté ont été évaluées conformément au *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation* du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT). Une période d'analyse de 10 ans a été choisie parce qu'il s'agit de la période minimale recommandée par le SCT lorsqu'il n'y a aucune preuve que la prolongation de la période analysée produirait des résultats sensiblement différents. Les coûts présentés selon leur valeur actualisée ont été calculés à un taux d'actualisation de 3 %¹⁵ pour la période de 2026 à 2035. Sauf indication contraire, toutes les valeurs monétaires indiquées dans cette analyse sont en dollars constants de 2025.

Avantages

Le cadre de la valeur économique totale est souvent utilisé dans l'évaluation de la façon dont les ressources environnementales, comme les espèces en péril, contribuent au bien-être de la société. À l'aide de ce cadre, l'analyse a permis de constater que la protection de l'habitat essentiel contribuera à l'objectif de rétablissement établi dans le programme de rétablissement pour le pluvier siffleur en protégeant l'habitat essentiel de l'espèce contre la destruction sur le territoire domanial, ce qui favorisera le maintien ou l'amélioration d'une variété d'avantages pour les Canadiens. Ces avantages ne sont pas entièrement attribuables à l'Arrêté, car le rétablissement de l'espèce résulterait probablement d'une combinaison de l'Arrêté et de mesures de protection et de rétablissement supplémentaires prises par divers ordres de gouvernement, les

¹⁵ The discount rate is the rate at which future costs and benefits are converted to their present equivalents. A social discount rate of 3% is used in the analysis and it is consistent with the Treasury Board Secretariat's Canadian *Cost-Benefit Analysis Guide for Regulatory Proposals*.

¹⁵ Le taux d'actualisation est le taux auquel les coûts et avantages futurs sont convertis en équivalents actuels. Un taux d'actualisation social de 3 % est utilisé dans l'analyse et il est conforme au *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation* du Secrétariat du Conseil du Trésor.

significance to Indigenous peoples,¹⁶ recreational (eco-tourism) benefits,^{17,18,19,20} existence value,^{21,22,23,24,25,26} and co-benefits for other species that share Piping Plover's habitat.²⁷

Costs

This analysis assessed the potential costs of implementing the Order on stakeholders, Indigenous peoples and the Government of Canada stemming from compliance with the Order (which includes costs associated with SARA permit applications and SARA permit processing), as well as compliance promotion and enforcement activities. Protecting the Piping Plover's critical habitat on federal lands is expected to generate low incremental economic costs for federal government departments. The

peuples autochtones et les intervenants. Les avantages comprennent l'importance pour les peuples autochtones¹⁶, les avantages récréatifs (écotourisme)^{17,18,19,20}, la valeur d'existence^{21,22,23,24,25,26} et les avantages conjoints pour d'autres espèces qui partagent l'habitat du pluvier siffleur²⁷.

Coûts

Cette analyse a évalué les coûts potentiels de la mise en œuvre de l'Arrêté pour les intervenants, les peuples autochtones et le gouvernement du Canada. Ces coûts découleraient de la conformité à l'Arrêté (qui comprend les coûts associés aux demandes de permis au titre de la LEP et au traitement de ces demandes) ainsi que des activités de promotion de la conformité et d'application de la loi. La protection de l'habitat essentiel du pluvier siffleur sur le territoire domanial devrait entraîner de faibles

¹⁶ Qalipu First Nation November 2015 newsletter. Information retrieved using an archive search engine, as the First Nation's website is currently inaccessible.

¹⁷ Environment and Climate Change Canada. (2026). [Amended Recovery Strategy and Amended Action Plan for the Piping Plover *melodus* subspecies \(*Charadrius melodus melodus*\) in Canada](#).

¹⁸ Federal, Provincial, and Territorial Governments of Canada. (2014). *2012 Canadian Nature Survey: Awareness, participation, and expenditures in nature-based recreation, conservation, and subsistence activities*. Ottawa, ON: Canadian Councils of Resource Ministers. Note: Reported value converted to 2025 Canadian dollars.

¹⁹ Parks Canada. (2023). *Economic impact of Parks Canada, secondary analysis*. Gatineau QC: Parks Canada, Social Science Unit.

²⁰ Parks Canada. (2019). *Prince Edward Island NP Visitor Information Survey, final report*. Gatineau QC: Parks Canada, Social Science Unit. 19pp.

²¹ Georgiou, S., & R.K. Turner. (2012). *Valuing ecosystem services: the case of multifunctional wetlands*. Routledge. pp 192.

²² Jacobsen, J.B., Boiesen, J.H., Thorsen, B.J., & N. Strange. (2008). *What's in a Name? The Use of Quantitative Measures vs. 'Iconized' Species When Valuing Biodiversity*. Environmental Resource Economics. 39: 247-263.

²³ Ipsos Reid Opinion Poll. (2011). ["Nine in Ten \(87%\) Canadians Say That When Connected to Nature They Feel Happier."](#)

²⁴ COSEWIC. (2013). *COSEWIC assessment and status report on the Piping Plover *circumcinctus* subspecies (*Charadrius melodus circumcinctus*) and the *melodus* subspecies (*Charadrius melodus melodus*) in Canada*. Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada. xiv + 39 pp.

²⁵ Sainsbury, K.A., Harshaw, H.W., Schuhmann, P.W. and Smith, S. (2025). [What are Canadians willing to pay for bird habitat conservation? A contingent valuation approach](#). *Facets*.10:1-15.

²⁶ Gilbert, L. (1995). *Monetary and social impact measures of visitor experience and the effects of a piping plover recovery program on visitor experience*. In Vander Stoep, G.A (eds). Proceedings of the 1994 Northeastern Recreation Research Symposium; 1994, April 10-12; Saratoga Springs, NY.: Gen. Tech. Rep. NE-198. Radnor, PA: US Department of Agriculture, Forest Service, Northeastern Forest Experiment Station. 35-38 (Vol. 198). Note: Reported value converted to 2025 Canadian dollars.

²⁷ Environment and Climate Change Canada. (2026). [Amended Recovery Strategy and Amended Action Plan for the Piping Plover *melodus* subspecies \(*Charadrius melodus melodus*\) in Canada](#).

¹⁶ Bulletin de la Première Nation Qalipu de novembre 2015. Renseignements obtenus au moyen d'un moteur de recherche d'archives étant donné que le site Web de la Première Nation n'est pas accessible à l'heure actuelle.

¹⁷ Environnement et Changement climatique Canada. (2026). [Programme de rétablissement modifié et Plan d'action modifié pour le Pluvier siffleur de la sous-espèce *melodus* \(*Charadrius melodus melodus*\) au Canada](#).

¹⁸ Gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux du Canada. 2014. *Enquête canadienne sur la nature 2012 : connaissances, participation et dépenses liées aux activités récréatives, de conservation et de subsistance axées sur la nature*. Ottawa (Ontario). Conseils canadiens des ministres des Ressources. Remarque : Valeur déclarée convertie en dollars canadiens de 2025.

¹⁹ Parcs Canada. (2023). *Impact économique de Parcs Canada, analyse secondaire*. Gatineau (Québec) : Parcs Canada, Sciences sociales.

²⁰ Parcs Canada. (2019). *Prince Edward Island NP Visitor Information Survey, final report*. Gatineau (Québec) : Parcs Canada, Sciences sociales. 19 p.

²¹ Georgiou, S., et R. K. Turner. (2012). *Valuing ecosystem services: the case of multi-functional wetlands*. Routledge. p. 192.;

²² Jacobsen, J. B., Boiesen, J. H., Thorsen, B.J., et N. Strange. (2008). *What's in a Name? The Use of Quantitative Measures vs. 'Iconized' Species When Valuing Biodiversity*. Environmental Resource Economics. 39: 247-263.

²³ Ipsos Reid Opinion Poll. (2011). ["Nine in Ten \(87%\) Canadians Say That When Connected to Nature They Feel Happier \(Disponible en anglais seulement\)."](#)

²⁴ COSEWIC. 2013. *Évaluation et Rapport de situation du COSEWIC sur le pluvier siffleur de la sous-espèce *circumcinctus* (*Charadrius melodus circumcinctus*) et de la sous-espèce *melodus* (*Charadrius melodus melodus*) au Canada*. Comité sur la situation des espèces en péril au Canada. xiv + 39 p.

²⁵ Sainsbury, K. A., Harshaw, H. W., Schuhmann, P. W. et Smith, S. (2025). [What are Canadians willing to pay for bird habitat conservation? A contingent valuation approach](#). *Facets* (Disponible en anglais seulement).10:1-15.

²⁶ Gilbert, L. (1995). *Monetary and social impact measures of visitor experience and the effects of a piping plover recovery program on visitor experience*. In Vander Stoep, G.A (eds). Proceedings of the 1994 Northeastern Recreation Research Symposium; 1994, April 10-12; Saratoga Springs, NY.: Gen. Tech. Rep. NE-198. Radnor, PA: US Department of Agriculture, Forest Service, Northeastern Forest Experiment Station. 35-38 (Vol. 198). Remarque : Valeur déclarée convertie en dollars canadiens de 2025.

²⁷ Environnement et Changement climatique Canada. (2026). [Programme de rétablissement modifié et Plan d'action modifié pour le Pluvier siffleur de la sous-espèce *melodus* \(*Charadrius melodus melodus*\) au Canada](#).

Order is not expected to generate any costs for individuals, businesses or Indigenous peoples.

Permitting and compliance costs

A SARA permit will be required to conduct activities that could lead to Piping Plover critical habitat destruction after the Order's implementation.

At the time of this publication, 44 federally administered sites (made up of 55 properties)²⁸ were identified as both likely containing Piping Plover critical habitat and potentially containing activities likely to destroy habitat. Up to 14 of these sites were identified as having ongoing or potential future activities that may impact the species' critical habitat. Therefore, they may require a SARA permit under the Order. DFO operates 13 of them, while DND operates 1.

It is assumed that DFO and DND will apply for a maximum of one SARA permit within the first year of implementation of the Order for each of these 14 sites in order to continue planned activities, which include maintenance of navigational structures, potential remediation of contaminated sites, beach nourishment, and use and maintenance as a golf course. The estimated administrative cost of permits is up to \$3,300 per application or up to \$46,000 in total for the departments. Permit application processing is expected to cost the Department \$4,700 per permit, or up to \$66,000, incurred in the first year of implementation. Avoidance or mitigation of impacts on critical habitat is expected to be possible, in most cases, at virtually no cost, while DND explained that measures to mitigate potential impacts on the species' habitat at the property hosting the golf course could include training and raising awareness to the staff and golfers, estimated to cost DND up to \$11,000 in material and workshops.²⁹

Compliance promotion and enforcement

The Government of Canada will incur negligible incremental costs related to activities to promote compliance. It will

coûts supplémentaires pour les ministères fédéraux. L'Arrêté ne devrait pas générer de coûts pour les particuliers, les entreprises ou les peuples autochtones.

Coûts liés à la délivrance des permis et à la conformité

Une fois l'Arrêté mis en œuvre, un permis au titre de la LEP sera requis pour réaliser des activités susceptibles de mener à la destruction de l'habitat essentiel du pluvier siffleur.

Au moment de la publication du présent document, 44 sites administrés par le gouvernement fédéral (composés de 55 propriétés)²⁸ ont été désignés comme étant susceptibles de contenir de l'habitat essentiel du pluvier siffleur et des activités susceptibles de détruire l'habitat. Jusqu'à 14 de ces sites ont été désignés comme comptant des activités en cours ou futures susceptibles d'avoir une incidence sur l'habitat essentiel de l'espèce. Par conséquent, ils pourraient nécessiter un permis au titre de la LEP en vertu de l'Arrêté. Le MPO exploite 13 de ces sites, tandis que le MDN en exploite 1.

Il est supposé que le MPO et le MDN demanderont un maximum d'un permis au titre de la LEP au cours de la première année de la mise en œuvre de l'Arrêté pour chacun de ces 14 sites afin de poursuivre les activités prévues, notamment l'entretien des structures de navigation, l'assainissement possible des sites contaminés, le remblayage des plages ainsi que l'utilisation et l'entretien en tant que parcours de golf. Les coûts administratifs liés aux permis pourraient atteindre 3 300 \$ par demande ou jusqu'à 46 000 \$ en tout pour les ministères. Les coûts du traitement des demandes de permis pour le Ministère devraient être de 4 700 \$ par permis ou pourraient atteindre 66 000 \$ au cours de la première année de mise en œuvre. L'évitement ou l'atténuation des répercussions sur l'habitat essentiel devraient être possibles sans frais dans la plupart des cas, tandis que le MDN a expliqué que les mesures visant à atténuer les répercussions potentielles sur l'habitat de l'espèce sur la propriété accueillant le terrain de golf pourraient inclure la formation et la sensibilisation du personnel et des golfeurs, ce qui coûterait au MDN jusqu'à 11 000 \$ en matériel et en ateliers²⁹.

Promotion et application de la conformité

Le gouvernement du Canada assumera des coûts supplémentaires négligeables liés aux activités visant à

²⁸ While there are 55 actual parcels, some parcels have been grouped together by joining all parcels that refer to a single location (e.g. a national park), for a total of 44 properties/locations. This grouping of parcels better reflects how a property/location would be treated for the purposes of permit applications.

²⁹ These include the costs of developing and installing compliance promotion material, as well as running awareness workshops for their staff and for golf club members.

²⁸ Bien qu'il y ait 55 parcelles réelles, certaines parcelles ont été regroupées en joignant toutes les parcelles qui se rapportent à un seul emplacement (par exemple un parc national), pour un total de 44 propriétés ou emplacements. Ce regroupement de parcelles reflète mieux la façon dont une propriété ou un emplacement serait traité aux fins des demandes de permis.

²⁹ Il s'agit notamment des coûts d'élaboration et d'installation de matériel de promotion de la conformité, ainsi que de l'organisation d'ateliers de sensibilisation pour leur personnel et pour les membres du club de golf.

also incur costs relating to enforcement activities, such as risk-based planning, engagement with partners, patrols and inspections (including operations and transportation costs), investigations, and measures to deal with any alleged offences (including warnings), and are expected to cost the Government up to \$250,000 over 10 years.

Small business lens

Analysis under the small business lens did not identify any potential impact on small businesses, as the Order will not impose any compliance or administrative costs on small businesses.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply, as the Order is not expected to generate any additional administrative burden onto businesses.

Regulatory cooperation and alignment

The protection of wildlife species is a responsibility shared between the federal, provincial and territorial levels of government.

The 2026 RSAP, upon which this Order relies for its identification of critical habitat, was prepared to the extent possible in cooperation with the provinces of Quebec, New Brunswick, Newfoundland and Labrador, Nova Scotia and Prince Edward Island. There are also existing provincial efforts to protect the Piping Plover and its habitat. In Quebec, Piping Plover is listed as a threatened species under provincial legislation, and the province has mapped its protected habitat. In New Brunswick, Newfoundland and Labrador, and Nova Scotia, it is listed as endangered under each province's species at risk legislation, leading to provincial recovery planning and habitat identification requirements.

Effects on the environment

A Climate, Nature and Economy Lens (CNEL) assessment found that the Order provides multiple ecological benefits. It aims to conserve the beach features necessary for Piping Plover survival and recovery, including beaches and coastal dunes, which provide essential habitats for a wide variety of plants, animals, and microorganisms — supporting biodiversity and offering breeding and nesting grounds for many terrestrial and aquatic species. Natural shorelines and dunes deliver several critical ecological functions, such as carbon sequestration, water purification, and serving as freshwater aquifers that help maintain groundwater quality and reduce salinity intrusion.

promouvoir la conformité. Il devra également assumer des coûts liés aux activités d'application de la loi, comme la planification axée sur les risques, la mobilisation des partenaires, les patrouilles et les inspections (y compris les coûts d'exploitation et de transport), les enquêtes et les mesures visant à traiter les infractions présumées (y compris les avertissements), et ces activités pourraient coûter au gouvernement jusqu'à 250 000 \$ sur 10 ans.

Lentille des petites entreprises

L'analyse de la lentille des petites entreprises n'a pas permis de relever de répercussions potentielles sur les petites entreprises, car l'Arrêté n'imposera aux petites entreprises aucun coût lié à la conformité ou à l'administration.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car l'Arrêté ne devrait pas créer de fardeau administratif supplémentaire pour les entreprises.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

La protection des espèces sauvages est une responsabilité partagée entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux.

Le PRPA 2026, sur lequel l'Arrêté se fonde pour désigner l'habitat essentiel, a été préparé dans la mesure du possible en collaboration avec les provinces du Québec, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve-et-Labrador, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard. Les gouvernements provinciaux déploient déjà des efforts afin de protéger le pluvier siffleur et son habitat. Au Québec, le pluvier siffleur est inscrit comme espèce menacée en vertu des lois provinciales, et la province a cartographié son habitat protégé. Au Nouveau-Brunswick, à Terre-Neuve-et-Labrador et en Nouvelle-Écosse, il est inscrit comme espèce en voie de disparition en vertu des lois sur les espèces en péril de chaque province, ce qui mène à des exigences provinciales en matière de planification du rétablissement et de désignation de l'habitat.

Effets sur l'environnement

Une évaluation selon l'Optique du climat, de nature et d'économie a permis de constater que l'Arrêté offre plusieurs avantages écologiques. Il vise à conserver les éléments des plages nécessaires à la survie et au rétablissement du pluvier siffleur, y compris les plages et les dunes côtières, qui fournissent de l'habitat essentiel à une grande variété de végétaux, d'animaux et de micro-organismes, en favorisant la biodiversité et en offrant des lieux de reproduction et de nidification pour de nombreuses espèces terrestres et aquatiques. Le littoral naturel et les dunes offrent plusieurs fonctions écologiques essentielles, comme la séquestration du carbone et la purification

Dunes also act as nature's first line of defence against storm surges, flooding, and coastal erosion.

The Order directly supports [Canada's 2030 Nature Strategy](#) goals of halting and reversing biodiversity loss by 2030 and putting nature on a path to recovery by 2050. The Order will help Canada meet its commitments to protect 30% of its land and waters by 2030 and restore degraded ecosystems (including marine and coastal ecosystems). It furthers the [Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework's](#) overarching global goal that "biodiversity is sustainably used and managed and nature's contributions to people, including ecosystem functions and services, are valued, maintained and enhanced, with those currently in decline being restored."

The Order also aligns with Goal 15 of the [2022–2026 Federal Sustainable Development Strategy](#) (FSDS) to "protect and recover species, conserve Canadian biodiversity" and the Government of Canada's priority, as stated in the FSDS, of "enhancing the implementation of the *Species at Risk Act*." It contributes to the [United Nations' 2030 Agenda for Sustainable Development Goal \(SDG\) 15](#) "Life on Land," which aims to halt biodiversity loss and protect biodiversity and natural habitat by preventing the extinction of threatened species.

Gender-based analysis plus

A gender-based analysis plus (GBA+) assessment examined whether characteristics such as sex, gender, age, race, sexual orientation, income, education, employment status, language, visible minority status, region of residence, disability, or religion could influence how a person is impacted by the Order.

Amongst the general public, certain recreational activities that could disturb or destroy critical habitat (e.g. walking on the beach with unleashed pets, or the use of off-road vehicles) would require modifications or would be prohibited on specified federal lands to ensure compliance with the Order.

The Order could potentially have minimal impacts on some groups of people, but the protection of the Piping Plover and its critical habitat will provide benefits for all Canadians.

de l'eau, et servent d'aquifères d'eau douce qui aident à maintenir la qualité de l'eau souterraine et à réduire les marées salines. Les dunes servent également de première ligne de défense naturelle contre les ondes de tempête, les inondations et l'érosion côtière.

L'Arrêté appuie directement les objectifs de la [Stratégie pour la nature 2030 du Canada](#), qui consistent à freiner et à inverser la perte de biodiversité d'ici 2030 ainsi qu'à mettre la nature sur la voie du rétablissement d'ici 2050. Il aidera le Canada à respecter ses engagements visant à protéger 30 % de ses terres et de ses eaux d'ici 2030 ainsi qu'à restaurer les écosystèmes dégradés (y compris les écosystèmes maritimes et côtiers). Il renforce l'objectif mondial global du [Cadre mondial de la biodiversité de Kunming-Montréal](#) : « Utiliser et gérer durablement la biodiversité et valoriser, préserver et renforcer les contributions de la nature à l'homme, y compris les fonctions et services écosystémiques, et rétablir ceux qui sont actuellement en déclin ».

L'Arrêté s'aligne également sur l'objectif 15 de la [Stratégie fédérale de développement durable 2022-2026](#) (SFDD) « Protéger et rétablir les espèces, conserver la biodiversité canadienne » et la priorité du gouvernement du Canada, énoncée dans la SFDD, soit l'« amélioration de la mise en œuvre de la *Loi sur les espèces en péril* ». Il contribue également à l'atteinte de l'[objectif de développement durable \(ODD\) 15, « Vie terrestre », du Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies](#), objectif qui vise à mettre fin à la perte de biodiversité et à protéger la biodiversité et l'habitat naturel en empêchant la disparition des espèces menacées.

Analyse comparative entre les sexes plus

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a permis de déterminer si des caractéristiques comme le sexe, le genre, l'âge, la race, l'orientation sexuelle, le revenu, le niveau de scolarité, la situation d'emploi, la langue, le statut de minorité visible, la région de résidence, le handicap ou la religion influencent la façon dont une personne est touchée par l'Arrêté.

Au sein du grand public, certaines activités récréatives susceptibles de perturber ou de détruire l'habitat essentiel (par exemple marcher sur la plage avec des animaux de compagnie sans laisse ou utiliser des véhicules hors route) nécessiteraient des modifications ou seraient interdites sur certaines parties du territoire domanial pour assurer la conformité à l'Arrêté.

L'Arrêté pourrait avoir des répercussions minimales sur certains groupes de personnes, mais la protection du pluvier siffleur et de son habitat essentiel procurera des avantages à tous les Canadiens.

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

The Order will come into force on the date on which it is registered.

Compliance and enforcement

The Department is responsible for compliance promotion and enforcement of the Order outside of Parks Canada-administered lands and waters. The Department conducts compliance promotion activities to increase awareness of the protection of listed species. The Department and Parks Canada continue to work with all stakeholders and provincial partners to conserve and protect the Piping Plover and its critical habitat and regularly engage with local habitat stewardship groups to bolster awareness of the Piping Plover and to help protect the species and its critical habitat.

SARA provides for penalties for contraventions to the Act, including fines, imprisonment or both, depending on the severity and type of offender. An alternative measures agreement may also be used to deal with an alleged offender under certain conditions. Enforcement officers designated under SARA have powers to force compliance with the Act, including peace officer powers.

Service standards

Under SARA, the competent minister may enter into an agreement or issue a permit authorizing a person to engage in an activity affecting a listed wildlife species, any part of its critical habitat or the residences of its individuals. SARA also allows for a competent minister to issue permits under another Act of Parliament (e.g. *Canada National Parks Act*) that would have the same effect as those issued under SARA. SARA sets out the conditions and factors that the Minister must consider before issuing a permit.

The [Permits Authorizing an Activity Affecting Listed Wildlife Species Regulations](#) impose a 90-day service standard on the Government of Canada to issue or refuse permits under SARA. The 90-day timeline may be suspended in certain situations and may not apply in certain circumstances, such as a permit issued under another Act of Parliament. The service standard timelines contribute to consistency, predictability and transparency in the permitting process by providing applicants with clear and measurable service standards. The Department measures its service performance annually and performance information is posted on the [Department's website](#) no later than June 1 for the preceding fiscal year.

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

L'Arrêté entrera en vigueur à la date de son enregistrement.

Conformité et application

Le Ministère est responsable de la promotion de la conformité et de l'application de l'Arrêté à l'extérieur des terres et des eaux gérées par Parcs Canada. Il mène des activités de promotion de la conformité afin d'accroître la sensibilisation à la protection des espèces inscrites. Le Ministère et Parcs Canada continuent de travailler avec tous les intervenants et les partenaires provinciaux pour conserver et protéger le pluvier siffleur et son habitat essentiel, ainsi que de collaborer régulièrement avec les groupes locaux d'intendance de l'habitat pour accroître la sensibilisation au pluvier siffleur et aider à protéger l'espèce et son habitat essentiel.

La LEP prévoit des sanctions pour les infractions à la Loi, y compris des amendes, des peines d'emprisonnement ou les deux, selon la gravité et le type de l'infraction. Dans certaines conditions, un accord sur des mesures de rechange peut être conclu avec la personne accusée d'une infraction. Les agents d'application de la loi désignés en vertu de la LEP ont le pouvoir d'imposer la conformité à la Loi, y compris les pouvoirs des agents de la paix.

Normes de service

Aux termes de la LEP, le ministre compétent peut conclure avec une personne un accord l'autorisant à exercer une activité touchant une espèce sauvage inscrite, toute partie de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus, ou lui délivrer un permis à cet effet. La LEP permet également à un ministre compétent de délivrer des permis au titre d'une autre loi fédérale (par exemple la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*) qui auraient le même effet que ceux délivrés au titre de la LEP. La LEP énonce les conditions et les facteurs dont la ministre doit tenir compte avant de délivrer un permis.

Le [Règlement sur les permis autorisant une activité touchant une espèce sauvage inscrite](#) impose une norme de service de 90 jours au gouvernement du Canada pour délivrer ou refuser des permis au titre de la LEP. Ce délai peut être suspendu dans certaines situations ou ne pas s'appliquer dans certaines circonstances, comme un permis délivré au titre d'une autre loi fédérale. Les délais prescrits contribuent à l'uniformité, à la prévisibilité et à la transparence du processus de délivrance de permis en fournissant aux demandeurs des normes de service claires et mesurables. Le Ministère mesure chaque année son rendement en matière de service et affiche cette information sur son [site Web](#) au plus tard le 1^{er} juin pour l'exercice financier précédent.

Contact

Species at Risk Act Policy Division
Canadian Wildlife Service
Environment and Climate Change Canada
351 Saint-Joseph Boulevard, 13th Floor
Gatineau, Quebec
J8Y 3Z5
Telephone: 1-800-668-6767
Email: LEPreglementations-SARAreulations@ec.gc.ca

Coordonnées

Division des politiques sur les espèces en péril
Service canadien de la faune
Environnement et Changement climatique Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 13^e étage
Gatineau (Québec)
J8Y 3Z5
Téléphone : 1-800-668-6767
Courriel : LEPreglementations-SARAreulations@ec.gc.ca

Registration
SOR/2026-185 September 3, 2026

IMPACT ASSESSMENT ACT

P.C. 2026-784 September 3, 2026

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, makes the annexed *Regulations Amending the Physical Activities Regulations* under paragraph 109(b)^a of the *Impact Assessment Act*^b.

Regulations Amending the Physical Activities Regulations

Amendments

1 (1) The definition *international electrical transmission line* in subsection 1(1) of the *Physical Activities Regulations*¹ is repealed.

(2) The definition *new right of way* in subsection 1(1) of the Regulations is replaced by the following:

new right of way means land that is to be developed for a railway line or an all-season public highway and that is not alongside and contiguous to an area of land that was developed for an electrical transmission line, oil and gas pipeline, railway line or all-season public highway. (*nouvelle emprise*)

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

Physical activities — designated projects

2 (1) The physical activities that are set out in the schedule — other than the construction, operation, decommissioning and abandonment of a *regulated facility* as defined in section 2 of the *Canadian Energy Regulator Act*, if those activities are regulated under that Act — are designated for the purpose of the definition *designated project* in section 2 of the *Impact Assessment Act*.

3 Sections 30 to 33 of the schedule to the Regulations are repealed.

Enregistrement
DORS/2026-185 Le 3 septembre 2026

LOI SUR L'ÉVALUATION D'IMPACT

C.P. 2026-784 Le 3 septembre 2026

Sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu de l'alinéa 109b)^a de la *Loi sur l'évaluation d'impact*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les activités concrètes*, ci-après.

Règlement modifiant le Règlement sur les activités concrètes

Modifications

1 (1) La définition de *ligne internationale de transport d'électricité*, au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les activités concrètes*¹, est abrogée.

(2) La définition de *nouvelle emprise*, au paragraphe 1(1) du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

nouvelle emprise Terrain qui, d'une part, est destiné à être aménagé pour une ligne de chemin de fer ou une voie publique utilisable en toute saison et qui, d'autre part, n'est ni situé le long d'un terrain aménagé pour une ligne de transport d'électricité, un pipeline d'hydrocarbures, une ligne de chemin de fer ou une voie publique utilisable en toute saison, ni contigu à un tel terrain. (*new right of way*)

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

Activités concrètes — projets désignés

2 (1) Les activités concrètes prévues à l'annexe sont désignées pour l'application de la définition de *projet désigné* à l'article 2 de la *Loi sur l'évaluation d'impact*, sauf s'il s'agit d'activités de construction, d'exploitation, de désaffectation et de fermeture qui sont régies par la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie* et qui visent des *installations réglementées* au sens de l'article 2 de cette loi.

3 Les articles 30 à 33 de l'annexe du même règlement sont abrogés.

^a S.C. 2024, c. 17, s. 296

^b S.C. 2019, c. 28, s. 1

¹ SOR/2019-285

^a L.C. 2024, ch. 17, art. 296

^b L.C. 2019, ch. 28, art. 1

¹ DORS/2019-285

4 Section 39 of the schedule to the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Pipelines

5 Section 41 of the schedule to the Regulations is repealed.

Coming into Force

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

The Government of Canada has proposed to make changes to laws, regulations, and policies to simplify and improve the efficiency of the review processes for major projects. As part of these changes, responsibility for the assessment of certain projects is being assigned to the federal life cycle regulator responsible for regulating those projects.

Therefore, amendments to the *Physical Activities Regulations* (Project List) are required to remove project types that are currently subject to both the *Impact Assessment Act* (IAA) and the *Canadian Energy Regulator Act* (CERA). These projects would be subject to assessment and ongoing regulation by a single regulator under the CERA or would be assessed under the *Building Canada Act* if designated as a project of national interest.

Separate, targeted amendments to the *Physical Activities Regulations* (the Regulations) to remove certain entries will better ensure that the Project List is aligned with the IAA, as amended in 2024. Further amendments to the Project List to respond to the 2024 Project List Review and consultation will be proposed at a later date.

Background

The IAA came into force in 2019 and sets out processes to anticipate, identify, assess and address significant adverse effects within federal jurisdiction that may be caused by carrying out designated projects. The Regulations set out the classes of physical activities (i.e. types and sizes

4 L'article 39 de l'annexe du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Pipelines

5 L'article 41 de l'annexe du même règlement est abrogé.

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Le gouvernement du Canada a proposé d'apporter des modifications aux lois, aux règlements et aux politiques afin de simplifier et d'améliorer l'efficacité des processus d'examen des grands projets. Dans le cadre de ces modifications, la responsabilité de l'évaluation de certains projets est confiée à l'organisme fédéral chargé de réglementer ces projets sur l'ensemble du cycle de leur vie.

Des modifications au *Règlement sur les activités concrètes* (la Liste des projets) sont donc nécessaires pour supprimer les types de projets qui relèvent actuellement à la fois de la *Loi sur l'évaluation d'impact* (LEI) et de la *Loi sur la Régie canadienne de l'énergie* (LRCE). Ces projets seraient alors assujettis à une évaluation et à une réglementation continues par un seul organisme de réglementation en vertu de la LRCE, ou seraient évalués en vertu de la *Loi visant à bâtir le Canada* s'ils étaient désignés comme projets d'intérêt national.

Des modifications distinctes et ciblées apportées au *Règlement sur les activités concrètes* (le Règlement) visant à supprimer certaines rubriques permettront de mieux assurer la conformité de la Liste des projets avec la LEI, telle qu'elle a été modifiée en 2024. D'autres modifications de la Liste des projets destinées à donner suite à l'examen de cette liste et aux consultations effectués en 2024 seront proposées à une date ultérieure.

Contexte

La LEI est entrée en vigueur en 2019 et établit les processus permettant d'anticiper, de cerner, d'évaluer et de traiter les effets négatifs importants relevant d'un domaine de compétence fédérale qui pourraient découler de la réalisation de projets désignés. Le Règlement établit les

of projects) with the greatest potential to cause adverse effects within federal jurisdiction as designated for the purposes of the IAA.

The Canada Energy Regulator (CER) regulates international and interprovincial pipelines, international and designated interprovincial electrical transmission lines and some offshore renewable projects. This arm's-length regulator is responsible for the life cycle of a project from early planning through construction, operation, and, ultimately, closure or abandonment. In 2019, the IAA introduced a requirement that the impact assessment of designated interprovincial or international pipelines or electrical transmission lines (i.e. those that require 75 km or more of new right of way) and certain offshore renewables under the CERA be conducted by an integrated review panel, where the requirements of both the IAA and the licensing process would be met. Since then, no assessment by an integrated review panel has ever been conducted for these projects. The CERA also came into effect in 2019. Changes introduced through that legislation included a new requirement for licensing decisions (that apply to all interprovincial or international pipelines and electrical transmission lines, and offshore renewables regulated under the CERA) to consider substantially the same factors as those assessed under the IAA. Under the CERA, the final public interest decision on pipelines or international electrical transmission lines that require 75 km or more of new right of way is also made by the Governor in Council, as it is under the IAA. For CER-regulated offshore renewables, the CER is the final decision-maker.

In the document entitled *Getting Major Projects Built in Canada – Discussion Paper on Proposed Legislative, Regulatory, and Policy Reforms*, the Government of Canada proposed to assign responsibility for the assessment of all projects regulated under the CERA to the CER, rather than an integrated review panel as required under the IAA, in order to ensure a simpler process by a single regulator. This would be accomplished through the amendments to remove these projects from the Project List, so they are no longer subject to the IAA. Other changes proposed in the Discussion Paper would require legislative changes which may be introduced following consultations.

The IAA was amended in 2024 to respond to the decision made by the Supreme Court of Canada on October 13, 2023, which found that parts of the IAA went beyond

catégories d'activités concrètes (c'est-à-dire les types et les tailles de projets) présentant le plus grand risque d'effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale, telles qu'elles sont désignées aux fins de la LEI.

La Régie de l'énergie du Canada (REC) réglemente les pipelines internationaux et interprovinciaux, les lignes de transport d'électricité interprovinciales désignées et internationales ainsi que certains projets d'énergies renouvelables extracôtiers. Cet organisme de réglementation indépendant est responsable du cycle de vie des projets, de la phase de planification à la construction, à l'exploitation et, à terme, à la fermeture ou à l'abandon. En 2019, la LEI a introduit une exigence selon laquelle l'évaluation d'impact des pipelines interprovinciaux ou internationaux ou des lignes de transport d'électricité interprovinciales désignées ou internationales (c'est-à-dire ceux qui nécessitent une nouvelle emprise de 75 km ou plus) ainsi que de certains projets extracôtiers d'exploitation d'énergies renouvelables réglementés en vertu de la LRCE doit être menée par une commission d'examen intégré, afin de satisfaire à la fois aux exigences de la LEI et à celles du processus de délivrance de permis. Depuis lors, aucune évaluation par une commission d'examen intégré n'a été menée pour de tels projets. La LRCE est également entrée en vigueur en 2019. Les modifications introduites par cette loi comprenaient une nouvelle exigence selon laquelle les décisions de délivrance de permis (qui s'appliquent à tous les pipelines et lignes de transport d'électricité interprovinciaux ou internationaux et aux projets extracôtiers d'exploitation d'énergies renouvelables réglementés en vertu de la LRCE) doivent tenir compte essentiellement des mêmes éléments que ceux évalués en vertu de la LEI. En vertu de la LRCE, la décision finale d'intérêt public concernant les pipelines ou les lignes de transport d'électricité internationales nécessitant 75 km ou plus de nouvelle emprise est également prise par le gouverneur en conseil, comme c'est le cas sous le régime de la LEI. Pour les projets extracôtiers d'exploitation d'énergies renouvelables régis par la REC, la REC en est le décideur final.

Dans le document intitulé *Réaliser des grands projets au Canada – Document de travail sur les réformes proposées aux lois, règlements et politiques*, le gouvernement du Canada a proposé de confier à la REC la responsabilité de l'évaluation de tous les projets réglementés par la LRCE plutôt qu'à une commission d'examen intégré, comme l'exige la LEI, et ce, afin d'assurer un processus simplifié mené par un seul organisme de réglementation spécialisé. Cela serait réalisé au moyen de modifications visant à retirer ces projets de la Liste des projets de sorte qu'ils ne soient plus assujettis à la LEI. D'autres changements proposés dans le document de travail nécessiteraient des modifications législatives qui pourraient être présentées à la suite des consultations.

La LEI a été modifiée en 2024 pour donner suite à la décision rendue le 13 octobre 2023 par la Cour suprême du Canada, qui a conclu que certaines parties de la LEI

federal jurisdiction under the Constitution. The IAA amendments narrowed the definition of adverse effects within federal jurisdiction, focussed decision-making provisions squarely on adverse effects within federal jurisdiction, and increased reliance on provincial processes and co-operation in federal assessment. The Project List was reviewed in 2024, including to ensure that it aligns with these features of the amended Act.

Objective

The purpose of the *Regulations Amending the Physical Activities Regulations* (the amended Regulations) is to

- simplify the project decision process for interprovincial pipelines by assigning the responsibility for assessing these, and certain other projects, to a single federal regulator; and
- better ensure that the Project List is aligned with the amended IAA.

Description

The following project types are being removed from the Regulations. As a result, these projects will no longer be subject to the IAA:

- International and interprovincial pipelines;
- International and interprovincial electrical transmission lines;
- Offshore renewable energy projects that are regulated under the CERA;
- Oil and gas pipelines and facilities in national parks and protected areas that are regulated under the CERA;
- Oil and gas facilities that are functionally integrated into a federal work or undertaking that is regulated under the CERA;
- *In situ* oil sands extraction facilities with a bitumen production capacity of 2 000 m³/day or more, in a province without provincial legislation to limit greenhouse gas emissions from oil sands; and
- Fossil fuel-fired power generating facilities.

Regulatory development

Projects regulated under the CERA

In the 2025 Speech from the Throne, the Government of Canada committed to making decisions on major projects

outrepassaient la compétence fédérale prévue par la Constitution. Les modifications apportées à la LEI ont restreint la définition des effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale, ont axé les dispositions relatives à la prise de décision strictement sur les effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale et ont renforcé le recours aux processus provinciaux et à la coopération dans le cadre de l'évaluation fédérale. La Liste des projets a été révisée en 2024, notamment pour s'assurer qu'elle s'aligne sur ces caractéristiques de la loi modifiée.

Objectif

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les activités concrètes* (le règlement modifié) a pour objet de réaliser ce qui suit :

- simplifier le processus de décision relatif aux projets de pipelines interprovinciaux en confiant la responsabilité de l'évaluation de ces projets, ainsi que de certains autres, à un seul organisme fédéral de réglementation;
- mieux s'assurer que la Liste des projets s'aligne sur la LEI modifiée.

Description

Les types de projets suivants sont supprimés du Règlement. Par conséquent, ces projets ne seront plus assujettis à la *Loi sur l'évaluation d'impact* :

- les pipelines internationaux et interprovinciaux;
- les lignes de transport d'électricité internationales et interprovinciales;
- les projets d'énergies renouvelables extracôtières réglementés en vertu de la LRCE;
- les pipelines et les installations pétrolières et gazières situés dans les parcs nationaux et les aires protégées qui sont réglementés en vertu de la LRCE;
- les installations pétrolières et gazières qui sont intégrées sur le plan fonctionnel à un ouvrage ou à une entreprise fédérale et qui sont réglementées en vertu de la LRCE;
- les installations d'extraction *in situ* de sables bitumineux d'une capacité de production de bitume de 2 000 m³ par jour ou plus, situées dans une province ne disposant pas de législation provinciale visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre provenant des sables bitumineux;
- les centrales électriques alimentées par des combustibles fossiles.

Élaboration de la réglementation

Projets réglementés en vertu de la LRCE

Dans le discours du Trône de 2025, le gouvernement du Canada s'est engagé à prendre des décisions concernant

within two years. On May 8, 2026, the Government of Canada published the document entitled *Getting Major Projects Built in Canada – Discussion Paper on Proposed Legislative, Regulatory, and Policy Reforms*, seeking feedback from the public, stakeholders, provinces, territories and Indigenous groups. The paper included a proposal to assign responsibility for certain projects to the federal organization with the most expertise, making CER responsible for the review of international and interprovincial pipelines and certain other projects regulated under the CERA.

Communication was sent to all premiers, to over 100 national associations, investors, and environmental organizations with links to the discussion paper and seeking feedback. Hundreds of submissions were received related to pipeline reviews and the CER. Industry stakeholders expressed strong support for the proposal to have all pipeline projects reviewed exclusively by the CER. Industry actors view this as a key step toward improving regulatory certainty, reducing duplication, and streamlining approvals. There is broad agreement that the CER being solely responsible for assessments and limiting the use of integrated assessments would enhance efficiency and investor confidence. However, there are concerns across stakeholders regarding implementation details, particularly how CER-led timelines will align with Indigenous consultation requirements and whether existing processes can realistically meet proposed time frames. Energy stakeholders emphasized the need for clarity on legislative changes, the transition from the Impact Assessment Agency of Canada (IAAC) to the CER, and the thresholds that determine project classification (e.g. pipeline length). Overall, while CER-related reforms are supported by industry, stakeholders stress that their success will depend on clear rules, practical timelines, and careful integration with consultation and intergovernmental frameworks.

Members of the public raised concerns about the proposed changes, particularly regarding the potential weakening of independent environmental assessments and public-interest reviews. Concerns were also expressed about compressed timelines and reduced opportunities for public participation, as well as the risk that projects could be approved without a full understanding of environmental impacts, potentially leading to long-term ecological damage and higher remediation costs.

les grands projets dans les deux ans. Le 8 mai 2026, le gouvernement du Canada a publié le document intitulé *Réaliser des grands projets au Canada – Document de travail sur les réformes proposées aux lois, règlements et politiques*, recueillant les commentaires du public, des intervenants, des provinces, des territoires et des groupes autochtones. Ce document comprenait une proposition visant à confier la responsabilité de certains projets à l'organisme fédéral ayant la plus grande expertise, rendant ainsi la REC responsable de l'examen des pipelines internationaux et interprovinciaux et de certains autres projets réglementés en vertu de la LRCE.

Des communications ont été envoyées à tous les premiers ministres provinciaux, à plus de 100 associations nationales, à des investisseurs et à des organisations environnementales, accompagnées de liens vers le document de travail et sollicitant des commentaires. Des centaines de mémoires ont été reçus concernant les examens des projets de pipelines et la REC. Les intervenants de l'industrie ont exprimé un soutien massif à la proposition visant à ce que tous les projets de pipelines soient examinés exclusivement par la REC. Les acteurs de l'industrie y voient une étape clé pour améliorer la sécurité en matière de réglementation, réduire les doublons et simplifier les procédures d'approbation. Un large consensus s'est établi quant au fait que confier à la REC la responsabilité exclusive des évaluations et limiter le recours aux évaluations intégrées renforcerait l'efficacité et la confiance des investisseurs. Cependant, les intervenants ont exprimé des inquiétudes concernant les détails de la mise en œuvre, notamment la manière dont les délais fixés par la REC s'aligneront sur les exigences en matière de consultation des Autochtones et la question de savoir si les processus existants peuvent respecter les délais proposés d'un point de vue réaliste. Les intervenants du secteur de l'énergie ont souligné la nécessité de clarifier les modifications législatives, la transition de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada (AEIC) vers la REC et les seuils déterminant la classification des projets (par exemple la longueur des pipelines). Dans l'ensemble, bien que les réformes liées à la REC soient soutenues par l'industrie, les intervenants soulignent que leur succès dépendra de règles claires, de délais réalistes et d'une intégration minutieuse avec les cadres de consultation et intergouvernementaux.

Des membres du public ont fait part de leurs préoccupations concernant les changements proposés, notamment en ce qui concerne l'affaiblissement potentiel des évaluations environnementales indépendantes et des examens réalisés dans l'intérêt public. Des inquiétudes ont également été exprimées quant au raccourcissement des délais et à la réduction des possibilités de participation du public, ainsi qu'au risque que des projets soient approuvés sans compréhension complète des impacts environnementaux, ce qui pourrait entraîner des dommages écologiques à long terme et des coûts de remise en état plus élevés.

It is important to note that the CERA requires that substantially the same factors for assessment as are required to be considered by an integrated review panel under the IAA be considered by the CER in its reviews. Subsection 183(2) of the CERA sets out the impact assessment factors that the CER must consider during pipeline reviews, and includes the consideration of environmental effects, including cumulative effects; health, social and economic effects; and effects on the rights of Indigenous Peoples, including the interests and concerns of Indigenous Peoples (full list of factors listed in subsection 183(2) of the CERA). The CER has conducted over 100 reviews of pipelines using these factors since the CERA came into effect in 2019, and they will continue to conduct these reviews in a credible and rigorous manner and to uphold the Crown's duty to consult.

As it relates to public participation, opportunities for public participation remain in the CERA. The CER is required to hold public hearings and comment periods for certain applications, and meaningful participation (public and Indigenous) occurs through the adjudication process and supplemental Crown consultation (for larger infrastructure projects). The CER hearings are designed to allow for meaningful engagement, consultation and accommodation, providing flexibility through different hearing process steps, such as information requests, written evidence and submissions, and oral Indigenous knowledge sessions.

In situ oil sands extraction facilities and fossil fuel-fired power generating facilities

In mid-2023, the IAAC engaged with expert federal departments, key stakeholders and Indigenous partners on a review of the Project List. Public consultation on [proposed options for amendments](#), including the removal of *in situ* oil sands facilities and fossil fuel-fired power generating facilities from the Regulations, was held in summer 2024. Among the issues raised was that the *in situ* oil sands facility entry specifies that these projects are designated only in situations where provinces do not have legal frameworks to limit the amount of greenhouse gas emissions from these projects. Under the amended definition of the IAA, greenhouse gas emissions would not be considered an adverse effect within federal jurisdiction for purposes of the IAA for certain projects. Similarly, all fossil fuel-fired power generating facility projects that have entered the IAA process have either been screened out because of limited potential to cause adverse effects within federal jurisdiction, as defined in the amended IAA, or because other federal or provincial regimes are able to assess these projects.

Il est important de noter que la LRCE exige que la REC tienne compte, dans le cadre de ses examens, d'éléments d'évaluation qui sont, pour l'essentiel, les mêmes que ceux qu'une commission d'examen intégré doit prendre en considération sous le régime de la LEI. Le paragraphe 183(2) de la LRCE établit les éléments d'évaluation d'impact que la CER doit prendre en compte lors des examens des pipelines, et comprend la prise en compte des effets environnementaux, notamment les effets cumulatifs; des effets sur la santé et des effets sociaux et économiques; et des effets sur les droits des peuples autochtones, y compris les intérêts et les préoccupations de ces derniers (liste complète des éléments énumérés au paragraphe 183(2) de la LRCE). La REC a mené plus de 100 examens de pipelines en utilisant ces éléments depuis l'entrée en vigueur de la LRCE en 2019, et elle continuera à mener ces examens de manière crédible et rigoureuse et à respecter l'obligation de consulter de la Couronne.

En ce qui concerne la participation du public, la LRCE prévoit toujours des possibilités de participation. La REC est tenue d'organiser des audiences publiques et des périodes de consultation publique pour certaines demandes, et une participation significative (du public et des Autochtones) a lieu dans le cadre du processus décisionnel et de la consultation supplémentaire de la Couronne (pour les grands projets d'infrastructure). Les audiences de la REC sont conçues pour permettre une participation, une consultation et des accommodements significatifs, en offrant une certaine souplesse à travers différentes étapes du processus d'audience, telles que les demandes d'information, les éléments probants et les mémoires écrits, ainsi que les séances orales sur les savoirs autochtones.

Installations d'extraction in situ des sables bitumineux et centrales électriques alimentées par des combustibles fossiles

Au milieu de 2023, l'AEIC a collaboré avec des ministères fédéraux spécialisés, des intervenants clés et des partenaires autochtones pour procéder à un examen de la Liste des projets. Une consultation publique sur [les options proposées pour les modifications](#), y compris le retrait des installations *in situ* de sables bitumineux et des centrales électriques alimentées par des combustibles fossiles du Règlement, a eu lieu à l'été 2024. Parmi les questions soulevées figure le fait que la rubrique relative aux installations *in situ* de sables bitumineux précise que ces projets ne sont désignés que dans les cas où les provinces ne disposent pas de cadres juridiques pour limiter la quantité d'émissions de gaz à effet de serre provenant de ces projets. Selon la définition modifiée de la LEI, les émissions de gaz à effet de serre ne seraient pas considérées comme un effet négatif relevant d'un domaine de compétence fédérale aux fins de la LEI pour certains projets. De même, tous les projets de centrales électriques alimentées par des combustibles fossiles qui ont fait l'objet du processus de la LEI ont été écartés soit en raison d'un potentiel limité

In the Project List review consultation, provinces and territories and industry groups highlighted the importance of reducing duplication with provincial assessment processes and focussing federal assessments on those projects most likely to cause significant adverse effects in federal jurisdiction, as defined in the amended IAA.

Indigenous groups emphasized that any major projects must be adequately assessed, including for their impacts on Indigenous Peoples and their rights. *In situ* oil sands facilities and fossil fuel-fired power generating facilities would continue to be assessed under provincial processes and subject to federal regulatory regimes, which include the duty to consult, and must ensure that Indigenous rights are respected.

In light of the consultations that have been undertaken on the amendments to the Regulations, an exemption from prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, is sought to ensure that the CERA-regulated projects are subject to review by a single regulator under the CER and to better ensure that the Regulations align with the IAA as amended in 2024.

Indigenous engagement, consultation and modern treaty obligations

As part of the Indigenous engagement on proposed legislative, regulatory and policy reforms, letters were sent to Indigenous groups (First Nations, Métis and Inuit rights-holders, modern treaty and self-governing partners, regional and national Indigenous organizations), along with an electronic copy of the *Getting Major Projects Built in Canada* discussion paper, and a link to the paper online. An invitation to participate in engagement, with registration information for virtual engagement sessions, and a capacity funding application were included. Two additional follow-up emails were sent to all groups with discussion papers, information regarding capacity funding, letters, and reminders of meetings. The Major Projects Office hosted engagement sessions, including with Modern Treaty and Self-Government partners; as well as bilateral meetings with representatives of the Métis National Council and provincial Métis organizations; representatives of Inuit Tapiriit Kanatami, Inuit regional organizations, Indigenous organizations; and Indigenous nations and governments. Capacity funding was provided.

d'effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale, tels qu'ils sont définis dans la LEI modifiée, soit parce que d'autres régimes fédéraux ou provinciaux sont en mesure d'évaluer ces projets.

Lors de la consultation sur l'examen de la Liste des projets, les provinces et les territoires ainsi que les groupes industriels ont souligné l'importance de réduire les doublons avec les processus d'évaluation provinciaux et de concentrer les évaluations fédérales sur les projets les plus susceptibles d'entraîner des effets négatifs importants relevant de la compétence fédérale, tels qu'ils sont définis dans la LEI modifiée.

Les groupes autochtones ont souligné que tout projet d'envergure doit faire l'objet d'une évaluation adéquate, notamment en ce qui concerne ses répercussions sur les peuples autochtones et leurs droits. Les installations *in situ* de sables bitumineux et les centrales électriques alimentées par des combustibles fossiles continueraient d'être évaluées dans le cadre des processus provinciaux et seraient assujetties aux régimes réglementaires fédéraux, qui incluent l'obligation de consulter, et doivent s'assurer du respect des droits autochtones.

À la lumière des consultations menées sur les modifications au Règlement, une exemption à la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* est demandée afin de s'assurer que les projets réglementés en vertu de la LRCE sont assujettis à l'examen d'un seul organisme de réglementation, à savoir la REC, et afin de mieux assurer la conformité du Règlement avec la LEI telle qu'elle a été modifiée en 2024.

Mobilisation des Autochtones, consultation et obligations découlant des traités modernes

Dans le cadre de la mobilisation des Autochtones quant aux réformes législatives, réglementaires et stratégiques proposées, des lettres ainsi qu'une copie électronique du document de travail *Réaliser des grands projets au Canada*, ainsi qu'un lien vers le document en ligne, ont été envoyées aux groupes autochtones (détenteurs de droits des Premières Nations, des Métis et des Inuits, partenaires de traités modernes et partenaires autonomes, organisations autochtones régionales et nationales). Une invitation à participer à la consultation, accompagnée de renseignements pour s'inscrire aux séances de consultation virtuelles, ainsi qu'un formulaire de demande d'aide financière pour le renforcement des capacités, y figuraient. Deux autres courriels de suivi ont été envoyés à tous les groupes, contenant les documents de travail, les renseignements sur le financement des capacités, les lettres et des rappels concernant les réunions. Le Bureau des grands projets a organisé des séances de consultation auxquelles ont participé des partenaires de traités modernes et des partenaires autonomes; tenu des réunions bilatérales

Indigenous Peoples highlighted concerns related to reduced transparency, fairness, and meaningful participation in decision-making processes. They emphasized that the removal of independent review panels under the IAA could limit their ability to engage in processes that are fair, impartial, and consistent with the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples (UNDRIP) principles. There is concern that projects may be advanced without sufficient Indigenous input, including Indigenous knowledge and independent studies, potentially overlooking key environmental, cultural, and economic considerations. This could increase the risk of projects encroaching on traditional territories and sensitive ecosystems without proper assessment. Lastly, there is concern that the proposed changes could overlook or extinguish existing co-management regimes that operate concurrently with federal sectoral regulations for electrical transmission lines or pipelines (e.g. within Mackenzie Valley) and cross-existing treaty settlement areas without authority or coordination.

The hearing processes conducted by the CER allow the Crown to fulfill its constitutional obligations to Indigenous Peoples, including a duty to consult obligations and obligations pursuant to the *United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples Act* (UNDRIPA). Assessments being led under the CERA rather than pursuant to the IAA will not extinguish existing co-management regimes nor cross existing treaty settlement areas without authority or coordination.

Treaties, historical and modern, are constitutionally protected under section 35 of the *Constitution Act, 1982*, carry the force of law, and are fundamental elements of Canada's constitutional fabric. There are 30 modern treaties and self-government agreements across the country, although more than half are in parts of northern Canada where the IAA does not apply in most circumstances. While developing the Regulations, an assessment of modern treaty implications, undertaken in accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, identified implications related to modern treaty obligations.

Modern treaties, as well as stand-alone self-government agreements, may contain specific provisions or chapters related to environmental assessment, and may include the

avec des représentants du Ralliement national des Métis et d'organisations métisses provinciales; rencontré des représentants d'Inuit Tapiriit Kanatami, d'organisations régionales inuites, d'organisations autochtones, et de nations et de gouvernements autochtones. Un financement a été alloué pour le renforcement des capacités.

Les peuples autochtones ont fait part de leurs préoccupations concernant la diminution de la transparence, de l'équité et de la participation significative aux processus décisionnels. Ils ont souligné que la suppression des commissions d'examen indépendantes régies par la LEI pourrait limiter leur capacité à participer à des processus équitables, impartiaux et conformes aux principes de la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones (DNUDPA). Certains craignent que des projets soient menés sans contribution suffisante des Autochtones, notamment en matière de savoirs autochtones et d'études indépendantes, ce qui pourrait conduire à négliger des considérations environnementales, culturelles et économiques essentielles. Cela pourrait accroître le risque que des projets empiètent sur des territoires traditionnels et des écosystèmes fragiles sans évaluation appropriée. Enfin, certains craignent que les modifications proposées négligent ou annulent les régimes de cogestion existants qui fonctionnent parallèlement aux réglementations sectorielles fédérales relatives aux lignes de transport d'électricité ou aux pipelines (par exemple dans la vallée du Mackenzie) et traversent des zones visées par le règlement d'un traité existantes sans autorisation ni coordination.

Les processus d'audience menés par la REC permettent à la Couronne de remplir ses obligations constitutionnelles envers les peuples autochtones, y compris les obligations de consulter et celles découlant de la *Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones* (LDNUDPA). Les évaluations menées en vertu de la LRCE plutôt que de la LEI n'annuleront pas les régimes de cogestion existants ni ne traverseront les zones visées par le règlement d'un traité existantes sans autorisation ni coordination.

Les traités, historiques et modernes, sont protégés par la Constitution en vertu de l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*, ont force de loi et constituent des éléments fondamentaux du tissu constitutionnel du Canada. Il existe 30 traités modernes et accords d'autonomie gouvernementale partout au pays, mais plus de la moitié se situent dans les régions du nord du Canada où la LEI ne s'applique pas dans la plupart des cas. Lors de l'élaboration du Règlement, une évaluation de l'incidence des traités modernes, menée conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, a mis en évidence des incidences liées aux obligations découlant de ces traités.

Les traités modernes, ainsi que les ententes autonomes sur l'autonomie gouvernementale, peuvent contenir des dispositions ou des chapitres spécifiques relatifs à

power for the treaty government to enact laws with respect to environmental assessment. The amended Regulations do not impact how assessments are conducted under treaty-based processes and neither abrogate nor derogate from a treaty, as the treaty (a constitutionally entrenched commitment) would prevail.

Based on the amended Regulations, international and interprovincial pipelines, electrical transmission lines and other CERA-regulated activities, *in situ* oil sands facilities, and fossil fuel-fired power generating facilities, are no longer subject to the IAA. For those modern treaty partners with treaties that do not contain self-government agreements containing specific provisions or chapters related to environmental assessment, this could have implications with respect to the right to be engaged in federal decision-making relating to lands and resources in modern treaty areas.

Modern treaty partners will still be able to participate in decision making through participation in provincial and other federal regulatory processes, including under the CERA. The CER and other federal regulators already have and will retain responsibility for Indigenous consultation.

Instrument choice

Amendments to the Regulations are required to remove the requirement for interprovincial pipelines, and certain other projects, to undergo an assessment by an integrated review panel under the IAA and to ensure better alignment of the Project List with the IAA as amended in 2024.

Regulatory analysis

Benefits and costs

The cost-benefit analysis assesses the difference between the baseline and regulatory scenarios.

Methodology and key assumptions

Historical and anticipated project data is used to estimate the number of projects in the baseline and regulatory scenarios. Historical data is based on the average annual number of projects historically captured under the Regulations, since the IAA came into force. Anticipated projects data includes known projects that have a reasonable likelihood of entering the IAA process in the foreseeable future.

l'évaluation environnementale, et peuvent inclure le pouvoir pour le gouvernement signataire du traité d'adopter des lois en matière d'évaluation environnementale. Le règlement modifié n'a pas d'incidence sur la manière dont les évaluations sont menées dans le cadre des processus fondés sur les traités et n'abroge aucun traité ni n'y déroge, car le traité (un engagement inscrit dans la Constitution) prévaudrait.

Dans le cadre du règlement modifié, les pipelines internationaux et interprovinciaux, les lignes de transport d'électricité et autres activités réglementées en vertu de la LRCE, les installations *in situ* d'exploitation des sables bitumineux et les centrales électriques alimentées par des combustibles fossiles ne sont plus assujettis à la LEI. Pour les partenaires de traités modernes dont les traités ne contiennent pas d'ententes sur l'autonomie gouvernementale comprenant des dispositions ou des chapitres spécifiques relatifs à l'évaluation environnementale, cela pourrait avoir une incidence quant au droit de participer au processus décisionnel fédéral concernant les terres et les ressources situées dans les zones visées par des traités modernes.

Les partenaires de traités modernes pourront toujours participer à la prise de décision en prenant part aux processus réglementaires provinciaux et fédéraux, y compris en vertu de la LRCE. La REC et les autres organismes de réglementation fédéraux ont déjà la responsabilité de la consultation des Autochtones et la conserveront.

Choix de l'instrument

Des modifications au Règlement sont nécessaires pour supprimer l'obligation pour les pipelines interprovinciaux, et certains autres projets, de faire l'objet d'une évaluation par une commission d'examen intégré sous le régime de la LEI, et pour assurer une meilleure conformité de la Liste des projets à la LEI telle qu'elle a été modifiée en 2024.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

L'analyse coûts-avantages évalue la différence entre les scénarios de référence et réglementaire.

Méthodologie et hypothèses clés

Des données historiques et prévisionnelles sur les projets sont utilisées pour estimer le nombre de projets dans les scénarios de référence et réglementaire. Les données historiques sont fondées sur le nombre annuel moyen de projets régis en vertu du Règlement depuis l'entrée en vigueur de la LEI. Les données sur les projets prévus comprennent les projets connus qui ont une probabilité raisonnable de faire l'objet du processus de la LEI dans un avenir prévisible.

Both the baseline and regulatory scenarios assume the average annual number of projects historically captured will continue into the foreseeable future, while incorporating information on anticipated projects to refine the forecast and assess the expected impact of the proposed amendments on any known upcoming projects.

However, the numbers are difficult to estimate accurately because there are multiple factors that influence the demand for major projects in Canada, including macroeconomic conditions, sector-specific investment cycles, and federal, provincial and territorial policy. While it is not possible to accurately project the number of future project proposals, the methodology used provides the most reliable prediction using available data. Recent federal commitments to accelerate major project development through assessment and regulatory efficiency measures, such as improving interjurisdictional co-operation through co-operation agreements to ensure “one project, one review,” and enhancing regulatory predictability are not factors specifically incorporated into the methodology, though may increase the overall number of projects that could be proposed over the analytical period.

Baseline scenario

In the baseline scenario, the Regulations continue to remain in force without the proposed amendments. Under this scenario it is estimated that an average of 10 projects per year will be designated and enter the IAA process, though not all of those will require a comprehensive impact assessment. This estimate is based on the assumption that the average annual number of projects historically captured under the Regulations since the IAA came into force would continue into the future. Anticipated project estimates are incorporated, including one interprovincial pipeline regulated under the CERA. However, anticipated project estimates do not change the overall estimate in the baseline scenario.

There would continue to be costs for both businesses and the Government that do not provide added benefits to Canadians. Fossil fuel-fired power generating facility projects would continue to be subject to the IAA. These projects made up 20% of the initial project descriptions received under the IAA, while they have consistently received decisions following the planning phase that a comprehensive impact assessment is not required. Similarly, *in situ* oil sands facilities, which have not been proposed historically under the IAA, would likely also receive decisions that a comprehensive impact assessment is not required should any be proposed. This will result in an inefficient allocation of government resources that could be better directed

Les scénarios de référence et réglementaire partent tous deux du principe que le nombre annuel moyen de projets régis en vertu du Règlement par le passé se maintiendra dans un avenir prévisible, tout en intégrant des informations sur les projets prévus afin d'affiner les prévisions et d'évaluer l'impact attendu des modifications proposées sur tout projet à venir connu.

Cependant, il est difficile d'estimer ces chiffres avec précision, car de multiples facteurs influencent la demande de grands projets au Canada, notamment les conditions macroéconomiques, les cycles d'investissement propres à chaque secteur et les politiques fédérales, provinciales et territoriales. Bien qu'il ne soit pas possible de prévoir avec exactitude le nombre de propositions de projets futurs, la méthodologie utilisée fournit la prévision la plus fiable à partir des données disponibles. Les engagements fédéraux récents visant à accélérer le développement des grands projets grâce à des mesures d'efficacité en matière d'évaluation et de réglementation, telles que l'amélioration de la coopération intergouvernementale par le biais d'ententes de collaboration afin d'assurer l'application du principe « un projet, une évaluation », et le renforcement de la prévisibilité en matière de réglementation, ne sont pas des facteurs spécifiquement intégrés dans la méthodologie, bien qu'ils puissent augmenter le nombre global de projets susceptibles d'être proposés au cours de la période d'analyse.

Scénario de référence

Dans le scénario de référence, le Règlement reste en vigueur sans les modifications proposées. Dans ce scénario, il est estimé qu'en moyenne 10 projets par an seront désignés et feront l'objet du processus de la LEI, même si tous ne nécessiteront pas une évaluation d'impact approfondie. Cette estimation repose sur l'hypothèse que le nombre annuel moyen de projets historiquement régis en vertu du Règlement depuis l'entrée en vigueur de la LEI se maintiendra à l'avenir. Les estimations prévues pour les projets sont prises en compte, y compris un pipeline interprovincial réglementé en vertu de la LRCE. Toutefois, ces estimations ne modifient pas l'estimation globale du scénario de référence.

Des coûts continueraient d'être supportés tant par les entreprises que par le gouvernement sans apporter d'avantages supplémentaires à la population canadienne. Les projets de centrales électriques alimentées par des combustibles fossiles continueraient d'être assujettis à la LEI. Ces projets représentaient 20 % des descriptions initiales de projet reçues sous le régime de la LEI, alors qu'ils ont régulièrement fait l'objet de décisions, après l'étape préparatoire, indiquant qu'une évaluation d'impact approfondie n'était pas requise. De même, les installations *in situ* de sables bitumineux, qui n'ont jamais été proposées dans le cadre de la LEI, feraient probablement l'objet de décisions indiquant qu'une évaluation d'impact

to those projects that add value beyond other federal and provincial processes.

Without changes to the Regulations, projects regulated under the CERA would be assessed by integrated review panels under the IAA. However, no assessment by an integrated review panel has ever been conducted for a pipeline or electrical transmission line project under the IAA.

Regulatory scenario

In the regulatory scenario, the Regulations are amended to bring the proposed changes into force. Under this scenario, based on the historic average annual total described above, it is estimated that between seven and eight designated projects per year would enter the IAA process. This is an incremental reduction of between two and three projects from the baseline scenario, based on the number of fossil fuel-fired power generating facilities, international and interprovincial pipelines and electrical transmission lines, *in situ* oil sands projects, and offshore renewable energy projects regulated under the CERA in the historical and anticipated project data. This will result in cost savings for both businesses and the Government. The costs and benefits associated with the amended Regulations are as follows:

The amended Regulations will improve the efficiency of review processes for major projects, while generating net cost savings for project proponents and the federal government. The amendments remove entries for project types that have limited impacts within federal jurisdiction based on implementation experience and/or are adequately managed by other federal regimes.

For projects that will no longer be designated, project proponents will avoid preparing project descriptions and related materials required during the planning and impact assessment phases under the IAA and the *Information and Management of Time Limits Regulations*.

For the IAAC, cost-neutrality results from the removal of projects regulated under the CERA, including one anticipated pipeline, while overall net cost savings arise from not initiating or administering impact assessments for fossil fuel-fired power generating facility projects that historically have limited potential for adverse effects within federal jurisdiction.

approfondie n'est pas nécessaire si elles venaient à être proposées. Cela entraînera une allocation inefficace des ressources gouvernementales, lesquelles pourraient être mieux affectées, en particulier aux projets apportant une valeur ajoutée au-delà des autres processus fédéraux et provinciaux.

En l'absence de modifications au Règlement, les projets réglementés en vertu de la LRCE seraient évalués par des commissions d'examen intégré en vertu de la LEI. Toutefois, aucun projet de pipeline ou de ligne de transport d'électricité n'a jamais fait l'objet d'une évaluation par une commission d'examen intégré en vertu de la LEI.

Scénario réglementaire

Dans le scénario réglementaire, le Règlement est modifié pour mettre en vigueur les changements proposés. Dans ce scénario, sur la base de la moyenne annuelle historique décrite ci-dessus, il est estimé qu'entre sept et huit projets désignés par an feraient l'objet du processus de la LEI. Il s'agit d'une réduction progressive de deux à trois projets par rapport au scénario de référence, sur la base du nombre de centrales électriques alimentées par des combustibles fossiles, de pipelines et de lignes de transport d'électricité internationaux et interprovinciaux, de projets d'exploitation *in situ* des sables bitumineux et de projets d'énergies renouvelables extracôtières réglementés en vertu de la LRCE dans les données historiques et prévisionnelles sur les projets. Cela se traduira par des économies de coûts tant pour les entreprises que pour le gouvernement. Les coûts et les avantages associés au règlement modifié sont les suivants :

Le règlement modifié améliorera l'efficacité des processus d'examen des grands projets, tout en générant des économies nettes pour les promoteurs de projets et le gouvernement fédéral. Les modifications suppriment les rubriques relatives aux types de projets qui ont des impacts limités dans un domaine de compétence fédérale, sur la base de l'expérience acquise lors de la mise en œuvre ou qui sont gérés de manière adéquate par d'autres régimes fédéraux.

Pour les projets qui ne seront plus désignés, les promoteurs n'auront plus à préparer les descriptions de projet et les documents connexes requis pendant l'étape préparatoire et la phase d'évaluation d'impact en vertu de la LEI et du *Règlement sur les renseignements et la gestion des délais*.

Pour l'AEIC, la neutralité en termes de coûts découle de la suppression des projets réglementés en vertu de la LRCE, y compris un pipeline prévu, tandis que les économies nettes globales découlent du fait de ne pas lancer ni gérer d'évaluations d'impact pour les centrales électriques alimentées par des combustibles fossiles qui, historiquement, présentent un risque limité d'effets négatifs relevant d'un domaine de compétence fédérale.

Project-specific effects

Projects regulated under the CERA

The removal of the following project types regulated under the CERA will result in a cost-neutral outcome for businesses and the Government:

- International and interprovincial pipelines;
- International and interprovincial electrical transmission lines;
- Offshore renewable projects regulated under the CERA;
- Oil and gas pipelines and facilities in national parks and protected areas regulated under the CERA; and
- Oil and gas facilities that are functionally integrated into a federal work or undertaking and regulated under the CERA (for example a petroleum storage facility associated with a pipeline).

While these projects would no longer be subject to an assessment by an integrated review panel under the IAA, they will undergo a CER-led review under the CERA. Businesses therefore continue to face similar costs related to project reviews. This includes any continued cost recovery by the Government for assessment-related work, which will be recovered solely by the CER rather than shared cost recovery by the IAAC and the CER under the baseline scenario. Government costs would transfer from the shared cost model under the baseline to the CER only, leading to cost neutrality to the Government overall.

Very few of these project types have met the threshold for designation since the introduction of the IAA. However, it is anticipated that a minimum of one pipeline, one electrical transmission line, and one offshore wind project regulated by the CERA that meet the threshold for designation would be proposed in the next 10 years.

The project types removed from the Regulations will continue to be subject to regulation and environmental protection under the CER, and therefore, incremental environmental impacts from the removal of these project types are not anticipated.

In situ oil sands facilities

The removal of *in situ* oil sands facilities from the Regulations will result in no new costs or benefits compared to the baseline scenario. No *in situ* oil sands projects that would be captured by the Project List are anticipated to be proposed in the next 10 years.

Effets spécifiques aux projets

Projets réglementés en vertu de la LRCE

La suppression des types de projets suivants réglementés en vertu de la LRCE n'aura aucune incidence sur les coûts pour les entreprises et le gouvernement :

- les pipelines internationaux et interprovinciaux;
- les lignes de transport d'électricité internationales et interprovinciales;
- les projets d'énergies renouvelables extracôtières réglementés en vertu de la LRCE;
- les pipelines et les installations pétrolières et gazières situés dans les parcs nationaux et les aires protégées réglementés en vertu de la LRCE;
- les installations pétrolières et gazières qui sont fonctionnellement intégrées à un ouvrage ou à une entreprise fédérale et qui sont réglementées en vertu de la LRCE (par exemple une installation de stockage de pétrole associée à un pipeline).

Bien que ces projets ne soient plus assujettis à une évaluation par une commission d'examen intégré en vertu de la LEI, ils feront l'objet d'un examen mené par la REC en vertu de la LRCE. Les entreprises continuent donc de faire face à des coûts similaires liés aux examens de projets. Cela inclut tout recouvrement continu des coûts par le gouvernement pour les travaux liés à l'évaluation, qui sera assuré uniquement par la REC plutôt que de faire l'objet d'un recouvrement partagé entre l'AEIC et la REC dans le scénario de référence. Les coûts pour le gouvernement passeraient du modèle de coûts partagés du scénario de référence à la CER uniquement, ce qui entraînerait une neutralité des coûts pour le gouvernement dans l'ensemble.

Très peu de ces types de projets ont satisfait au seuil justifiant une désignation depuis l'introduction de la LEI. Toutefois, il est prévu qu'au moins un pipeline, une ligne de transport d'électricité et un projet d'exploitation de l'énergie éolienne extracôtière réglementés en vertu de la LRCE et répondant au seuil justifiant une désignation seront proposés au cours des 10 prochaines années.

Les types de projets retirés du Règlement continueront d'être assujettis à la réglementation et à la protection de l'environnement par la REC; par conséquent, aucun impact environnemental supplémentaire n'est prévu à la suite du retrait de ces types de projets.

Installations *in situ* de sables bitumineux

Le retrait des installations d'exploitation *in situ* des sables bitumineux du Règlement n'entraînera ni nouveaux coûts ni avantages par rapport au scénario de référence. Aucun projet de sables bitumineux *in situ* qui serait visé par la Liste des projets ne devrait être proposé au cours des 10 prochaines années.

Fossil fuel-fired power generating facilities

The removal of fossil fuel-fired power generating facilities from the Regulations will result in no new costs, while there will be cost savings to businesses and the Government compared to the baseline scenario.

Based on implementation experience, fossil fuel-fired power generating facilities have consistently not required a comprehensive impact assessment following the planning phase, due to the limited potential to cause adverse effects within federal jurisdiction as defined in the IAA or because potential adverse environmental effects are sufficiently mitigated through existing frameworks, including provincial environmental assessments, and federal regulations.

Small business lens

Analysis under the small business lens concluded that the amended Regulations will not impact Canadian small businesses. The projects identified in the amended Regulations are large in scale and small businesses would not propose a project that meets any of the described criteria.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies, since there is an incremental decrease in administrative burden on businesses. The proposal is considered burden OUT under the rule, and no regulatory titles are repealed or introduced. The amendments would result in an annualized administrative total cost saving of \$14,867. As per the *Red Tape Reduction Regulations*, the assessment of administrative impacts was conducted for a period of 10 years commencing from registration. All values listed in this section are presented in 2012 dollars, discounted to 2012 at a rate of 7%.

The amendments removing project types from the *Physical Activities Regulations* result in an annualized administrative total cost saving of \$14,867. Three project proponents per year would save 846 hours by no longer being required to prepare assessment-related documents. The average wage (including overhead) of the individual responsible is estimated to be \$42.83. As stated in the “Benefits and costs” section, the proponent is expected to still incur costs to prepare documentation for the CER; however, for the purposes of the one-for-one rule, the administrative burden is no longer attributable to these Regulations.

Centrales électriques alimentées par des combustibles fossiles

Le retrait des centrales électriques alimentées par des combustibles fossiles du Règlement n’entraînera aucun nouveau coût, tandis qu’il permettra aux entreprises et au gouvernement de réaliser des économies par rapport au scénario de référence.

D’après l’expérience acquise lors de la mise en œuvre, les centrales électriques alimentées par des combustibles fossiles n’ont jamais nécessité d’évaluation d’impact approfondie après l’étape préparatoire, et ce, en raison du potentiel limité d’effets négatifs relevant d’un domaine de compétence fédérale, tels que les définit la LEI ou parce que les effets environnementaux négatifs potentiels sont suffisamment atténués par les cadres existants, notamment les évaluations environnementales provinciales et la réglementation fédérale.

Lentille des petites entreprises

L’analyse de la lentille des petites entreprises a permis de conclure que le règlement modifié n’aura pas d’incidence sur les petites entreprises canadiennes. Les projets cernés par le règlement modifié sont de grande envergure et les petites entreprises ne proposeraient pas de projet répondant à n’importe lequel des critères décrits.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’applique, car il y a une diminution progressive du fardeau administratif pesant sur les entreprises. La proposition est considérée comme une réduction du fardeau au sens de la règle, et aucun titre réglementaire n’est abrogé ni introduit. Les modifications entraîneraient des économies de coûts administratifs annualisées totales de 14 867 \$. Conformément au *Règlement sur la réduction de la paperasse*, l’évaluation des impacts administratifs a été réalisée pour une période de 10 ans à compter de l’enregistrement. Toutes les valeurs indiquées dans cette section sont présentées en dollars de 2012, actualisées à 2012 à un taux de 7 %.

Les modifications supprimant certains types de projets du *Règlement sur les activités concrètes* se traduisent par des économies de coûts administratifs totales annualisées de 14 867 \$. Trois promoteurs de projet par an gagneraient 846 heures en n’étant plus tenus de préparer des documents liés à l’évaluation. Le salaire moyen (frais généraux compris) de la personne responsable est estimé à 42,83 \$. Comme l’indique la section « Avantages et coûts », le promoteur devrait toujours engager des coûts pour préparer la documentation destinée à la REC, mais, dans le cadre de la règle du « un pour un », le fardeau administratif n’est plus attribuable à ce règlement.

Regulatory cooperation and alignment

The amendments to remove *in situ* oil sands facilities and fossil fuel-fired power generating facilities reflect the emphasis in the amended IAA, and in federal-provincial co-operation agreements to provide for “one project, one review,” to rely on provincial processes and to focus federal assessments on those projects most likely to cause significant adverse effects in federal jurisdiction.

International obligations

Canada has international obligations to assess the types of physical activities that may cause transboundary impacts and monitor activities that may cause harmful changes to the marine environment.

As a Party to the United Nations Economic Commission for Europe’s *Convention on Environmental Impact Assessment in a Transboundary Context* (Espoo Convention), Canada is committed to preventing, reducing, and controlling significant adverse transboundary environmental impacts of proposed activities. Under the Convention, which Canada has ratified, Canada has obligations to assess the potential transboundary impacts of certain activities at the early planning stage and allow the public and the authorities in affected party countries to participate in the impact assessment process.

Of Canada’s closest neighbours, only Denmark (Greenland) and France (Saint-Pierre-et-Miquelon) have also ratified the Convention. The United States of America signed the Convention but has not ratified it nor signalled an intention to do so; and thus, Canada has no obligations related to the United States of America under the Espoo Convention.

Canada is also a party to the *United Nations Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS), which includes obligations related to environmental assessment and monitoring of activities that may cause harmful changes to the marine environment. The IAAC works closely with Global Affairs Canada to provide advice and participate in the negotiation of implementing agreements under UNCLOS, including the International Seabed Authority’s Mining Code for commercial exploitation of deep-sea minerals and the recently adopted *Agreement on the conservation and sustainable use of marine biological diversity of areas beyond national jurisdiction* (BBNJ Agreement).

The amended Regulations do not affect Canada’s obligation or ability to assess physical activities that may cause

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Les modifications visant à exclure les installations *in situ* de sables bitumineux et les centrales électriques alimentées par des combustibles fossiles reflètent l’accent mis sur la LEI et les ententes de collaboration fédérales-provinciales sur le principe « un projet, une évaluation » afin de s’appuyer sur les processus provinciaux et de concentrer les évaluations fédérales sur les projets les plus susceptibles d’entraîner des effets négatifs importants relevant de la compétence fédérale.

Obligations internationales

Le Canada a des obligations internationales qui lui imposent d’évaluer les types d’activités concrètes susceptibles d’avoir des impacts transfrontaliers et de surveiller les activités pouvant entraîner des changements nuisibles au milieu marin.

En tant que partie à la *Convention sur l’évaluation de l’impact sur l’environnement dans un contexte transfrontalier* de la Commission économique des Nations Unies pour l’Europe (Convention Espoo), le Canada s’engage à prévenir, à réduire et à contrôler les impacts environnementaux transfrontaliers négatifs importants des activités proposées. En vertu de la Convention, que le Canada a ratifiée, le Canada a l’obligation d’évaluer les impacts transfrontaliers potentiels de certaines activités dès la phase de planification en amont et de permettre au public et aux autorités des pays concernés de participer au processus d’évaluation d’impact.

Parmi les voisins les plus proches du Canada, seuls le Danemark (Groenland) et la France (Saint-Pierre-et-Miquelon) ont également ratifié la Convention. Les États-Unis d’Amérique ont signé la Convention, mais ne l’ont pas ratifiée et n’ont pas manifesté leur intention de le faire; le Canada n’a donc aucune obligation à l’égard des États-Unis d’Amérique en vertu de la Convention Espoo.

Le Canada est également partie à la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* (CNUDM), qui prévoit des obligations en matière d’évaluation environnementale et de surveillance des activités susceptibles d’entraîner des changements nuisibles au milieu marin. L’AEIC travaille en étroite collaboration avec Affaires mondiales Canada pour fournir des conseils et participer à la négociation d’accords de mise en œuvre au titre de la CNUDM, notamment le Code minier de l’Autorité internationale des fonds marins pour l’exploitation commerciale des minéraux des grands fonds marins et l’*Accord sur la conservation et l’utilisation durable de la diversité biologique marine des zones ne relevant pas de la juridiction nationale* (Accord BBNJ), récemment adopté.

Le règlement modifié ne concerne ni l’obligation ni la capacité du Canada d’évaluer les activités concrètes

transboundary impacts, nor monitor activities that may cause harmful changes to the marine environment.

Effects on the environment

In accordance with the *Cabinet Directive on Strategic Environmental and Economic Assessment*, a preliminary screening concluded that a strategic environmental and economic assessment is not required for the proposed changes to the Regulations.

The results of the screening showed that the proposed changes are not expected to have impacts on the environment. For the classes of projects removed, other robust federal and provincial regulatory processes will ensure that nature and biodiversity are considered, assessed and addressed throughout project life cycles, resulting in net neutral impacts on the environment.

Gender-based analysis plus

The amended Regulations do not have direct impacts based on gender and other identity factors.

Projects that require an impact assessment under the IAA take into consideration the wide range of positive and adverse social, health, environmental and economic effects, and include gender-based analysis plus (GBA+). This analysis can highlight benefits and provides an opportunity to mitigate negative impacts for diverse groups, including women, Indigenous Peoples, and other vulnerable groups. It ensures that projects are considered in a holistic manner that recognizes the multiple pillars of sustainability and promotes sustainable development.

Projects no longer subject to the IAA because of the amended Regulations are subject to other robust federal and provincial regulatory processes. For example, under paragraph 182(2)(c) of the CERA, the health, social and economic effects, including with respect to the intersection of sex and gender with other identity factors, are factors that must be considered. *In situ* oil sands extraction facilities and fossil fuel-fired power generating facilities will continue to be subject to applicable federal regulatory regimes that consider GBA+ and provincial regulatory oversight, which may also include GBA+.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The amended Regulations come into force on the day on which they are registered.

susceptibles d'avoir des impacts transfrontaliers ni de surveiller les activités susceptibles d'entraîner des changements nuisibles au milieu marin.

Effets sur l'environnement

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation stratégique environnementale et économique*, un examen préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation stratégique environnementale et économique n'était pas requise pour les modifications proposées au Règlement.

Les résultats de l'examen préliminaire ont montré que les modifications proposées ne devraient pas avoir d'impacts sur l'environnement. Pour les catégories de projets supprimées, d'autres processus réglementaires fédéraux et provinciaux rigoureux assureront que la nature et la biodiversité sont prises en compte, évaluées et traitées tout au long du cycle de vie des projets, ce qui se traduira par des impacts nets neutres sur l'environnement.

Analyse comparative entre les sexes plus

Le règlement modifié n'a pas d'impacts directs liés au genre et à d'autres facteurs d'identité.

Les projets nécessitant une évaluation d'impact en vertu de la LEI tiennent compte du large éventail d'effets sociaux, sanitaires, environnementaux et économiques, tant positifs que négatifs, et intègrent l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+). Cette analyse permet de mettre en évidence les avantages et offre la possibilité d'atténuer les impacts négatifs pour divers groupes, notamment les femmes, les peuples autochtones et d'autres groupes vulnérables. Elle s'assure que les projets sont examinés de manière holistique, en tenant compte des multiples piliers de la durabilité et en favorisant le développement durable.

Les projets qui ne sont plus assujettis à la LEI en raison du règlement modifié sont assujettis à d'autres processus réglementaires fédéraux et provinciaux rigoureux. Par exemple, en vertu de l'alinéa 182(2)c) de la LRCE, les effets sur la santé, ainsi que les répercussions sociales et économiques, y compris en ce qui concerne le recouplement entre le sexe et le genre et d'autres facteurs d'identité, constituent des éléments qui doivent être pris en compte. Les installations d'extraction *in situ* des sables bitumineux et les centrales électriques alimentées par des combustibles fossiles continueront d'être assujetties aux régimes réglementaires fédéraux applicables qui tiennent compte de l'ACS+ ainsi qu'à la surveillance réglementaire provinciale, qui peut également inclure une ACS+.

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

Mise en œuvre

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

Contact

Celine Guidone
Director
Legislative and Regulatory Affairs Division
Impact Assessment Agency of Canada
Government of Canada
Email: regulations-reglements@iaac-aeic.gc.ca

Personne-ressource

Celine Guidone
Directrice
Direction des affaires législatives et réglementaires
Agence d'évaluation d'impact du Canada
Gouvernement du Canada
Courriel : regulations-reglements@iaac-aeic.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/2026-182		Transport	Regulations Repealing the Airport Vehicle Parking Charges Regulations	2972
SOR/2026-183		Environment and Climate Change	Critical Habitat of the Piping Plover melodus subspecies (Charadrius melodus melodus) Order	2982
SOR/2026-185	2026-784	Environment and Climate Change	Regulations Amending the Physical Activities Regulations.....	2997

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
Airport Vehicle Parking Charges Regulations — Regulations Repealing the Aeronautics Act	SOR/2026-182	25/08/26	2972	
Critical Habitat of the Piping Plover melodus subspecies (Charadrius melodus melodus) Order Species at Risk Act	SOR/2026-183	28/08/26	2982	n
Physical Activities Regulations — Regulations Amending the Impact Assessment Act	SOR/2026-185	03/09/26	2997	

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/2026-182		Transports	Règlement abrogeant le Règlement sur les redevances de stationnement des véhicules aux aéroports	2972
DORS/2026-183		Environnement et Changement climatique	Arrêté visant l'habitat essentiel du pluvier siffleur de la sous-espèce melodus (<i>Charadrius melodus melodus</i>)	2982
DORS/2026-185	2026-784	Environnement et Changement climatique	Règlement modifiant le Règlement sur les activités concrètes	2997

INDEX DORS : Textes réglementaires (Rèlements)**TR : Textes réglementaires (autres que les Rèlements) 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
Activités concrètes — Règlement modifiant le Règlement sur les..... Évaluation d'impact (Loi sur l')	DORS/2026-185	03/09/26	2997	
Habitat essentiel du pluvier siffleur de la sous-espèce melodus (Charadrius melodus melodus) — Arrêté visant l'..... Espèces en péril (Loi sur les)	DORS/2026-183	28/08/26	2982	n
Redevances de stationnement des véhicules aux aéroports — Règlement abrogeant le Règlement sur les Aéronautique (Loi sur l')	DORS/2026-182	25/08/26	2972	