

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, MARCH 7, 2020

OTTAWA, LE SAMEDI 7 MARS 2020

Notice to Readers

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

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory instruments (regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 8, 2020, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after royal assent

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

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

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

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

Avis au lecteur

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 8 janvier 2020 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 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](#).

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

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

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

TABLE OF CONTENTS

Government notices	421
Appointment opportunities	429
Parliament	
House of Commons	432
Office of the Chief Electoral Officer	432
Commissions	433
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	442
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	443
(including amendments to existing regulations)	
Index	533

TABLE DES MATIÈRES

Avis du gouvernement	421
Possibilités de nominations	429
Parlement	
Chambre des communes	432
Bureau du directeur général des élections ...	432
Commissions	433
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	442
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	443
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	534

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION
ACT, 1999

*Order 2020-66-01-02 Amending the Non-domestic
Substances List*

The Minister of the Environment, pursuant to subsection 66(2) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, makes the annexed *Order 2020-66-01-02 Amending the Non-domestic Substances List*.

Gatineau, February 21, 2020

Jonathan Wilkinson
Minister of the Environment

**Order 2020-66-01-02 Amending the
Non-domestic Substances List****Amendments**

1 Part I of the *Non-domestic Substances List*¹ is amended by adding the following in numerical order:

1119-87-5	102782-76-3	1191942-57-0
6591-53-3	104135-57-1	1333213-33-4
13770-92-8	132322-44-2	1335044-51-3
18063-03-1	136855-71-5	1450752-89-2
29692-96-4	137049-88-8	1463474-95-4
30604-15-0	170004-69-0	1538608-23-9
41479-30-5	217654-68-7	1820591-70-5
76326-99-3	851232-06-9	2007163-32-6
79922-55-7	864873-70-1	2007163-33-7
80372-92-5	873441-22-6	2097614-50-9
82391-37-5	901300-99-0	2122817-28-9
85251-71-4	909129-49-3	2135614-15-0
95370-96-0	915943-75-8	2144480-76-0
100520-15-8	1064695-79-9	2173222-06-3

^a S.C. 1999, c. 33

¹ Supplement, *Canada Gazette*, Part I, January 31, 1998

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**

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

Arrêté 2020-66-01-02 modifiant la Liste extérieure

En vertu du paragraphe 66(2) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2020-66-01-02 modifiant la Liste extérieure*, ci-après.

Gatineau, le 21 février 2020

Le ministre de l'Environnement
Jonathan Wilkinson

**Arrêté 2020-66-01-02 modifiant la Liste
extérieure****Modifications**

1 La partie I de la *Liste extérieure*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

1119-87-5	102782-76-3	1191942-57-0
6591-53-3	104135-57-1	1333213-33-4
13770-92-8	132322-44-2	1335044-51-3
18063-03-1	136855-71-5	1450752-89-2
29692-96-4	137049-88-8	1463474-95-4
30604-15-0	170004-69-0	1538608-23-9
41479-30-5	217654-68-7	1820591-70-5
76326-99-3	851232-06-9	2007163-32-6
79922-55-7	864873-70-1	2007163-33-7
80372-92-5	873441-22-6	2097614-50-9
82391-37-5	901300-99-0	2122817-28-9
85251-71-4	909129-49-3	2135614-15-0
95370-96-0	915943-75-8	2144480-76-0
100520-15-8	1064695-79-9	2173222-06-3

^a L.C. 1999, ch. 33

¹ Supplément, *Partie I de la Gazette du Canada*, 31 janvier 1998

2 Part II of the List is amended by adding the following in numerical order:

19333-1	Fatty acids, saturated and unsaturated, diesters with 2-(3-hydroxypropyl)-6-[(3-hydroxypropyl)amino]-1 <i>H</i> -benz[<i>de</i>]isoquinoline-1,3(2 <i>H</i>)-dione Acides gras saturés et insaturés, diesters avec la 2-(3-hydroxypropyl)-6-[(3-hydroxypropyl)amino]-1 <i>H</i> -benz[<i>de</i>]isoquinoline-1,3(2 <i>H</i>)-dione
19338-6	1,3-Bis[[bis(alkyl)amino]alkyl]methyldihydroheteropolycyclicthione 1,3-Bis[(dialkylamino)alkyl]méthyldihydrohétéropolycyclethione
19376-4	Butanedioic acid, 2-(tetrapropenyl)-, ester with alkanediol Ester de l'acide 2-(tétrapropènyl)butanedioïque et d'un alcanediol
19396-4	1,2-Ethanepolysubstituted, <i>N</i> -[3-(trimethoxysilyl)propyl]-, hydrolyzed, polymerized <i>N</i> -[3-(Triméthoxysilyl)propyl]éthane polysubstitué en position 1 et 2, hydrolosé, polymérisé
19402-0	Alkanoic acid, substituted(substituted alkyl)alkyl-, bismuth salt (1:?) Acide alkyl(alkyl substitué)alcanoïque substitué, sel de bismuth (1/?)

2 La partie II de la même liste est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :**Coming into Force****2 This Order comes into force on the day on which it is published in the *Canada Gazette*.****DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Order 2020-87-04-02 Amending the Non-domestic Substances List

Whereas, pursuant to subsection 87(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, the Minister of the Environment has added the substances referred to in the annexed Order to the *Domestic Substances List*^b;

Therefore, the Minister of the Environment, pursuant to subsection 87(5) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^a, makes the annexed *Order 2020-87-04-02 Amending the Non-domestic Substances List*.

Gatineau, February 21, 2020

Jonathan Wilkinson
Minister of the Environment**Entrée en vigueur****2 Le présent arrêté entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Gazette du Canada*.****MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**

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

Arrêté 2020-87-04-02 modifiant la Liste extérieure

Attendu que, en application du paragraphe 87(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement a inscrit sur la *Liste intérieure*^b les substances visées par l'arrêté ci-après,

À ces causes, en vertu du paragraphe 87(5) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^a, le ministre de l'Environnement prend l'*Arrêté 2020-87-04-02 modifiant la Liste extérieure*, ci-après.

Gatineau, le 21 février 2020

Le ministre de l'Environnement
Jonathan Wilkinson^a S.C. 1999, c. 33^b SOR/94-311^a L.C. 1999, ch. 33^b DORS/94-311

Order 2020-87-04-02 Amending the Non-domestic Substances List

Amendment

1 Part I of the *Non-domestic Substances List*¹ is amended by deleting the following:

25067-21-4

119462-56-5

Coming into Force

2 This Order comes into force on the day on which Order 2020-87-04-01 Amending the Domestic Substances List comes into force.

DEPARTMENT OF TRANSPORT

CANADA MARINE ACT

St. John's Port Authority — Supplementary letters patent

WHEREAS letters patent were issued by the Minister of Transport (“Minister”) for the St. John’s Port Authority (“Authority”) under the authority of the *Canada Marine Act* (“Act”), effective May 1, 1999;

WHEREAS Schedule B of the letters patent describes the federal real property and federal interest in real property managed by the Authority;

WHEREAS the Authority, pursuant to subparagraph 46(1)(b)(i) of the Act, wishes to exchange property with the City of St. John’s;

WHEREAS the board of directors of the Authority has requested that the Minister of Transport issue supplementary letters patent to amend Schedule B of its letters patent to reflect this exchange;

AND WHEREAS the Minister of Transport is satisfied that the amendments to the letters patent of the Authority are consistent with the Act,

Arrêté 2020-87-04-02 modifiant la Liste extérieure

Modification

1 La partie I de la *Liste extérieure*¹ est modifiée par radiation de ce qui suit :

25067-21-4

119462-56-5

Entrée en vigueur

2 Le présent arrêté entre en vigueur à la date d’entrée en vigueur de l’Arrêté 2020-87-04-01 modifiant la Liste intérieure.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI MARITIME DU CANADA

Administration portuaire de St. John’s — Lettres patentes supplémentaires

ATTENDU QUE des lettres patentes ont été délivrées par le ministre des Transports (« ministre ») à l’Administration portuaire de St. John’s (« l’Administration »), en vertu des pouvoirs prévus dans la *Loi maritime du Canada* (« Loi »), prenant effet le 1^{er} mai 1999;

ATTENDU QUE l’annexe « B » des lettres patentes décrit les biens réels fédéraux et les intérêts fédéraux dans des biens réels dont la gestion est confiée à l’Administration;

ATTENDU QUE l’Administration, en vertu du sous-alinéa 46(1)(b)(i) de la Loi, désire échanger des biens réels avec la Ville de St. John’s;

ATTENDU QUE le conseil d’administration de l’Administration a demandé au ministre des Transports de délivrer des lettres patentes supplémentaires modifiant l’annexe « B » de ses lettres patentes afin de refléter cet échange;

ATTENDU QUE le ministre des Transports est convaincu que les modifications aux lettres patentes sont compatibles avec la Loi,

¹ Supplement, *Canada Gazette*, Part I, January 31, 1998

¹ Supplément, Partie I de la *Gazette du Canada*, 31 janvier 1998

NOW THEREFORE under the authority of section 9 of the Act, the letters patent of the Authority are amended as follows:

1. The description and title corresponding with PLAN S-4100-10 in Schedule B of the letters patent and beginning with “AND all that parcel of land shown as Parcel 98-3 on Public Works and Government Services Canada Plan S-4100-10” and ending with “MTM Zone 1, NAD 83 metric values.”, are deleted.

2. The description and title corresponding with PLAN S-4100-11 in Schedule B of the letters patent and beginning with “AND all that parcel of land shown as Parcel 98-4 on Public Works and Government Services Canada Plan S-4100-11” and ending with “MTM Zone 1, NAD 83 metric values.”, are deleted.

3. The description and title corresponding with PLAN S-4100-11 in Schedule B of the letters patent and beginning with “AND all that parcel of land shown as Parcel 98-5 on Public Works and Government Services Canada Plan S-4100-11” and ending with “MTM Zone 1, NAD 83 metric values.”, are deleted.

Note: These amendments to the description of the federal real property in Schedule B of the letters patent are to allow for the disposal of federal real property in favour of the City of St. John’s as part of the exchange.

4. Schedule B of the letters patent is amended by adding the following after the description of the federal real property that begins with “St. John’s Express Building Parcel; Parcel 00-04; Plan S-4400” and ends with “on January 24, 2001 on Roll 2023 at Frame 2647.”:

**Harbour Walk Hospitality Inc. Parcel
Harbour Drive, City of St. John’s**

All that piece or parcel of land shown on surveying plan Job No. 13NL0726, dated September 2013 and produced by Hawco King Renouf Newfoundland Land Surveyor & Canada Land Surveyors, containing an area of 35.5 m².

Note: This amendment to the description of the federal real property in Schedule B of the letters patent reflects the acquisition of real property, as federal real property, from the City of St. John’s as part of the exchange.

À CES CAUSES, en vertu de l’article 9 de la Loi, les lettres patentes de l’Administration sont modifiées comme suit :

1. La description et le titre correspondant avec le PLAN S-4100-10 à l’annexe « B » des lettres patentes, commençant par « ET la totalité de la parcelle de terrain désignée parcelle 98-3 dans le plan S-4100-10 de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada », et se terminant par « MTM Zone 1, valeurs métriques NAD 83. », sont retirés.

2. La description et le titre correspondant avec le PLAN S-4100-11 à l’annexe « B » des lettres patentes, commençant par « ET la totalité de la parcelle de terrain désignée parcelle 98-4 dans le plan S-4100-11 de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada », et se terminant par « MTM Zone 1, valeurs métriques NAD 83. », sont retirés.

3. La description et le titre correspondant avec le PLAN S-4100-11 à l’annexe « B » des lettres patentes, commençant par « ET la totalité de la parcelle de terrain désignée parcelle 98-5 dans le plan S-4100-11 de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada », et se terminant par « MTM Zone 1, valeurs métriques NAD 83. », sont retirés.

Note : Ces modifications à la description des biens réels fédéraux à l’annexe « B » des lettres patentes permettent de disposer de biens réels fédéraux en faveur de la Ville de St. John’s et font partie dudit échange.

4. L’annexe « B » des lettres patentes est modifiée par l’ajout de ce qui suit après la description du bien réel fédéral commençant par « Parcelle St. John’s Express Building; Parcelle 00-04; Plan S-4400 » et se terminant par « le 24 janvier 2001 sur le rouleau 2023 du cadre d’image 2647. » :

**Parcelle Harbour Walk Hospitality Inc.
Promenade Harbour, Ville de St. John’s**

Toute partie ou parcelle d’un terrain montré sur le plan d’arpentage Job No. 13NL0726, daté de septembre 2013 et produit par Hawco King Renouf Newfoundland Land Surveyor & Canada Land Surveyors, contenant une superficie 35,5 m².

Note : Cette modification à la description des biens réels fédéraux à l’annexe « B » des lettres patentes reflète l’acquisition d’un bien réel, à titre de bien réel fédéral, de la Ville de St. John’s et fait partie dudit échange.

5. These supplementary letters patent take effect on the date of registration of the title, in the Province of Newfoundland and Labrador land registries, of each parcel of land subject to the exchange.

ISSUED this 14th day of February, 2020.

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P.
Minister of Transport

ENVIRONMENT AND CLIMATE CHANGE CANADA

SPECIES AT RISK ACT

Description of the Great Basin Spadefoot critical habitat in the Vaseux-Bighorn National Wildlife Area

The Great Basin Spadefoot (*Spea intermontana*), a small mainly terrestrial amphibian that occurs in six geographic areas in southern interior British Columbia, is listed as threatened on Schedule 1 of the *Species at Risk Act*. The Great Basin Spadefoot uses temporary and permanent water bodies for breeding and associated terrestrial habitat to complete its life cycle, generally composed of soils that can be easily burrowed for sheltering and hibernating.

The *Recovery Strategy for the Great Basin Spadefoot (Spea intermontana) in Canada* (the Recovery Strategy) identifies the critical habitat for the species in a number of areas, including within a federally protected area.

Notice is hereby given that, pursuant to subsection 58(2) of the *Species at Risk Act*, subsection 58(1) of that Act applies, 90 days after this publication, to the critical habitat of the Great Basin Spadefoot — identified in the Recovery Strategy for that species that is included on the Species at Risk Public Registry — that is found within the Vaseux-Bighorn National Wildlife Area, described in Schedule 1 of the *Wildlife Area Regulations* made pursuant to the *Canada Wildlife Act*.

Interested parties are invited to contact Environment and Climate Change Canada by email at ec.protectionep-sarprotection.ec@canada.ca to request clarification regarding the location, biophysical attributes and protection of this species' critical habitat. However, some details

5. Ces lettres patentes supplémentaires prennent effet à la date d'enregistrement des titres, aux registres des titres fonciers de la Province de Terre-Neuve-et-Labrador, pour chaque parcelle de terrain visée par cet échange.

DÉLIVRÉES le 14^e jour de février 2020.

L'honorable Marc Garneau, C.P., député
Ministre des Transports

ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

Description de l'habitat essentiel du crapaud du Grand Bassin dans la réserve nationale de faune de Vaseux-Bighorn

Le crapaud du Grand Bassin (*Spea intermontana*), un petit amphibien principalement terrestre présent dans six zones géographiques de l'intérieur sud de la Colombie-Britannique, est inscrit à titre d'espèce menacée à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*. Le crapaud du Grand Bassin utilise des plans d'eau temporaires et permanents pour sa reproduction, ainsi que des habitats terrestres environnants pour compléter son cycle de vie, généralement composés de sols qui peuvent être creusés facilement par l'espèce pour y trouver refuge et hiberner.

Le *Programme de rétablissement du crapaud du Grand Bassin (Spea intermontana) au Canada* (le programme de rétablissement) désigne l'habitat essentiel de cette espèce dans plusieurs lieux, notamment une aire protégée fédérale.

Avis est donné par la présente que, conformément au paragraphe 58(2) de la *Loi sur les espèces en péril*, le paragraphe 58(1) de cette loi s'appliquera, 90 jours après la publication du présent avis, à l'habitat essentiel du crapaud du Grand Bassin, désigné dans le programme de rétablissement visant cette espèce — lequel document est affiché dans le Registre public des espèces en péril — et situé dans la réserve nationale de faune de Vaseux-Bighorn, telle qu'elle est décrite à l'annexe 1 du *Règlement sur les réserves d'espèces sauvages* en vertu de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada*.

Les parties intéressées qui désirent obtenir de plus amples renseignements sur l'emplacement, les caractéristiques biophysiques et la protection de l'habitat essentiel de cette espèce sont invitées à communiquer avec Environnement et Changement climatique Canada à l'adresse courriel

may be withheld to protect the species and its critical habitat.

March 7, 2020

Sarah Wren

Director
Species at Risk Implementation
Canadian Wildlife Service

ENVIRONMENT AND CLIMATE CHANGE CANADA

SPECIES AT RISK ACT

Description of the Northern Leopard Frog, Rocky Mountain population, critical habitat in the Columbia National Wildlife Area

The Northern Leopard Frog (*Lithobates pipiens*), Rocky Mountain population, is listed as endangered on Schedule 1 of the *Species at Risk Act*. The Rocky Mountain population of the Northern Leopard Frog occurs entirely in British Columbia and can currently be found in three areas of southeastern British Columbia. Habitat requirements for the Northern Leopard Frog include overwintering sites in water bodies that do not freeze, breeding and larval sites in wetlands and slow-moving streams, and native meadows for summer adult use. Riparian areas and dispersal corridors are also important for this species to facilitate migration between seasonal habitats.

The *Recovery Strategy for the Northern Leopard Frog (Lithobates pipiens), Rocky Mountain population in Canada* (the Recovery Strategy) identifies the critical habitat for the species in a number of areas, including within a federally protected area.

Notice is hereby given that, pursuant to subsection 58(2) of the *Species at Risk Act*, subsection 58(1) of that Act applies, 90 days after this publication, to the critical habitat of the Northern Leopard Frog, Rocky Mountain population — identified in the Recovery Strategy for that species that is included on the Species at Risk Public Registry — that is found within the Brisco Unit of the Columbia National Wildlife Area, described in Schedule 1 of the *Wildlife Area Regulations* made pursuant to the *Canada Wildlife Act*.

Interested parties are invited to contact Environment and Climate Change Canada by email at

suivante : ec.protectionep-sarprotection.ec@canada.ca. Cependant, certaines demandes d'information pourraient être refusées afin de protéger l'espèce et son habitat essentiel.

Le 7 mars 2020

La directrice

Mise en œuvre des mesures visant les espèces en péril
Service canadien de la faune

Sarah Wren

ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

Description de l'habitat essentiel de la grenouille léopard, population des Rocheuses, dans la réserve nationale de faune de Columbia

La grenouille léopard (*Lithobates pipiens*), population des Rocheuses, est inscrite à titre d'espèce en voie de disparition à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*. La population des Rocheuses de la grenouille léopard se retrouve dans son entièreté en Colombie-Britannique et n'existe actuellement plus que dans trois zones géographiques du sud-est de la province. En ce qui concerne son habitat, la grenouille léopard a besoin de plans d'eau qui ne gèlent pas pour l'hivernage, de milieux humides et de cours d'eau au débit lent pour la reproduction et les premiers stades de développement, ainsi que de prairies indigènes qui seront utilisées par les adultes l'été. Les zones riveraines et les corridors de dispersion sont également importants pour faciliter la migration des individus de cette espèce entre les habitats saisonniers.

Le *Programme de rétablissement de la grenouille léopard (Lithobates pipiens), population des Rocheuses, au Canada* (le programme de rétablissement) désigne l'habitat essentiel de cette espèce dans plusieurs lieux, notamment une aire protégée fédérale.

Avis est donné par la présente que, conformément au paragraphe 58(2) de la *Loi sur les espèces en péril*, le paragraphe 58(1) de cette loi s'appliquera, 90 jours après la publication du présent avis, à l'habitat essentiel de la grenouille léopard, population des Rocheuses, désigné dans le programme de rétablissement visant cette espèce — lequel document est affiché dans le Registre public des espèces en péril — et situé dans la partie Brisco de la réserve nationale de faune de Columbia, telle qu'elle est décrite à l'annexe 1 du *Règlement sur les réserves d'espèces sauvages* en vertu de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada*.

Les parties intéressées qui désirent obtenir de plus amples renseignements sur l'emplacement, les caractéristiques

ec.protectionep-sarprotection.ec@canada.ca to request clarification regarding the location, biophysical attributes and protection of this species' critical habitat. However, some details may be withheld to protect the species and its critical habitat.

March 7, 2020

Sarah Wren

Director
Species at Risk Implementation
Canadian Wildlife Service

ENVIRONMENT AND CLIMATE CHANGE CANADA

SPECIES AT RISK ACT

Description of the Pallid Bat critical habitat in the Vaseux-Bighorn National Wildlife Area

The Pallid Bat (*Antrozous pallidus*), a relatively large bat species, is listed as threatened on Schedule 1 of the *Species at Risk Act*. The Pallid Bat has been observed mostly in cliff, shrub-steppe and open ponderosa pine (*Pinus ponderosa*) habitats below 800 m in the south Okanagan valley of British Columbia.

The *Recovery Strategy for the Pallid Bat (Antrozous pallidus) in Canada* (the Recovery Strategy) identifies the critical habitat for the species in a number of areas, including within a federally protected area.

Notice is hereby given that, pursuant to subsection 58(2) of the *Species at Risk Act*, subsection 58(1) of that Act applies, 90 days after this publication, to the critical habitat of the Pallid Bat — identified in the Recovery Strategy for that species that is included on the Species at Risk Public Registry — that is found within the Vaseux-Bighorn National Wildlife Area, described in Schedule 1 of the *Wildlife Area Regulations* made pursuant to the *Canada Wildlife Act*.

Interested parties are invited to contact Environment and Climate Change Canada by email at ec.protectionep-sarprotection.ec@canada.ca to request clarification regarding the location, biophysical attributes and protection of this species' critical habitat. However, some details

biophysiques et la protection de l'habitat essentiel de cette espèce sont invitées à communiquer avec Environnement et Changement climatique Canada à l'adresse courriel suivante : ec.protectionep-sarprotection.ec@canada.ca. Cependant, certaines demandes d'information pourraient être refusées afin de protéger l'espèce et son habitat essentiel.

Le 7 mars 2020

La directrice

Mise en œuvre des mesures visant les espèces en péril
Service canadien de la faune

Sarah Wren

ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

Description de l'habitat essentiel de la chauve-souris blonde dans la réserve nationale de faune de Vaseux-Bighorn

La chauve-souris blonde (*Antrozous pallidus*), une espèce de chauve-souris relativement grosse, est inscrite à titre d'espèce menacée à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*. On a pu observer la chauve-souris blonde principalement dans des habitats de falaises, de steppe arbustive ou de forêt ouverte de pin ponderosa (*Pinus ponderosa*) à des altitudes inférieures à 800 m dans le sud de la vallée de l'Okanagan, en Colombie-Britannique.

Le *Programme de rétablissement de la chauve-souris blonde (Antrozous pallidus) au Canada* (le programme de rétablissement) désigne l'habitat essentiel de cette espèce dans plusieurs lieux, notamment une aire protégée fédérale.

Avis est donné par la présente que, conformément au paragraphe 58(2) de la *Loi sur les espèces en péril*, le paragraphe 58(1) de cette loi s'appliquera, 90 jours après la publication du présent avis, à l'habitat essentiel de la chauve-souris blonde, désigné dans le programme de rétablissement visant cette espèce — lequel document est affiché dans le Registre public des espèces en péril — et situé dans la réserve nationale de faune de Vaseux-Bighorn, telle qu'elle est décrite à l'annexe 1 du *Règlement sur les réserves d'espèces sauvages* en vertu de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada*.

Les parties intéressées qui désirent obtenir de plus amples renseignements sur l'emplacement, les caractéristiques biophysiques et la protection de l'habitat essentiel de cette espèce sont invitées à communiquer avec Environnement et Changement climatique Canada à l'adresse courriel

may be withheld to protect the species and its critical habitat.

March 7, 2020

Sarah Wren

Director
Species at Risk Implementation
Canadian Wildlife Service

ENVIRONMENT AND CLIMATE CHANGE CANADA

SPECIES AT RISK ACT

Description of the Western Tiger Salamander, Southern Mountain population, critical habitat in the Vaseux-Bighorn National Wildlife Area

The Western Tiger Salamander (*Ambystoma mavortium*), Southern Mountain population, which occurs in three geographic areas in south-central British Columbia, is listed as endangered on Schedule 1 of the *Species at Risk Act*. The habitat of the Western Tiger Salamander, Southern Mountain population, generally consists of permanent and temporary lakes and ponds for breeding and early development, and of terrestrial habitats such as arid grasslands, shrub-steppe and open evergreen forests for the other stages of its life cycle.

The *Recovery Strategy for the Tiger Salamander (Ambystoma tigrinum) Southern Mountain population in Canada* (the Recovery Strategy) identifies the critical habitat for the species in a number of areas, including within a federally protected area.

Notice is hereby given that, pursuant to subsection 58(2) of the *Species at Risk Act*, subsection 58(1) of that Act applies, 90 days after this publication, to the critical habitat of the Western Tiger Salamander, Southern Mountain population — identified in the Recovery Strategy for that species that is included on the Species at Risk Public Registry — that is found within the Vaseux-Bighorn National Wildlife Area, described in Schedule 1 of the *Wildlife Area Regulations* made pursuant to the *Canada Wildlife Act*.

Interested parties are invited to contact Environment and Climate Change Canada by email at ec.protectionep-sarprotection.ec@canada.ca to request clarification

suivante : ec.protectionep-sarprotection.ec@canada.ca. Cependant, certaines demandes d'information pourraient être refusées afin de protéger l'espèce et son habitat essentiel.

Le 7 mars 2020

La directrice

Mise en œuvre des mesures visant les espèces en péril
Service canadien de la faune

Sarah Wren

ENVIRONNEMENT ET CHANGEMENT CLIMATIQUE CANADA

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

Description de l'habitat essentiel de la salamandre tigrée de l'Ouest, population des montagnes du Sud, dans la réserve nationale de faune de Vaseux-Bighorn

La salamandre tigrée de l'Ouest (*Ambystoma mavortium*), population des montagnes du Sud, présente dans trois zones géographiques de l'intérieur méridional de la Colombie-Britannique, est inscrite à titre d'espèce en voie de disparition à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*. L'habitat de la salamandre tigrée de l'Ouest, population des montagnes du Sud, consiste en général en des lacs et des étangs permanents et temporaires, utilisés par l'espèce aux stades de la reproduction et du développement des juvéniles; pour les autres stades de son cycle de vie, l'habitat de l'espèce consiste en des habitats terrestres tels que les prairies arides, les steppes arbustives et les forêts ouvertes d'arbres à feuillage persistant.

Le *Programme de rétablissement de la salamandre tigrée (Ambystoma tigrinum) population des montagnes du Sud au Canada* (le programme de rétablissement) désigne l'habitat essentiel de cette espèce dans plusieurs lieux, notamment une aire protégée fédérale.

Avis est donné par la présente que, conformément au paragraphe 58(2) de la *Loi sur les espèces en péril*, le paragraphe 58(1) de cette loi s'appliquera, 90 jours après la publication du présent avis, à l'habitat essentiel de la salamandre tigrée de l'Ouest, population des montagnes du Sud, désigné dans le programme de rétablissement visant cette espèce — lequel document est affiché dans le Registre public des espèces en péril — et situé dans la réserve nationale de faune de Vaseux-Bighorn, telle qu'elle est décrite à l'annexe 1 du *Règlement sur les réserves d'espèces sauvages* en vertu de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada*.

Les parties intéressées qui désirent obtenir de plus amples renseignements sur l'emplacement, les caractéristiques biophysiques et la protection de l'habitat essentiel de cette

regarding the location, biophysical attributes and protection of this species' critical habitat. However, some details may be withheld to protect the species and its critical habitat.

March 7, 2020

Sarah Wren

Director
Species at Risk Implementation
Canadian Wildlife Service

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

INSURANCE COMPANIES ACT

The Guarantee Company of North America — Letters patent of amalgamation and order to commence and carry on business

Notice is hereby given of the issuance,

- pursuant to subsection 251(1) of the *Insurance Companies Act*, of letters patent amalgamating and continuing The Guarantee Company of North America and 11554280 Canada Inc. as one company under the name, in English, The Guarantee Company of North America and, in French, La Garantie, Compagnie d'Assurance de l'Amérique du Nord, effective January 1, 2020; and
- pursuant to subsection 52(4) of the *Insurance Companies Act*, of an order authorizing The Guarantee Company of North America to commence and carry on business, and to insure risks falling within the classes of accident and sickness insurance, aircraft insurance, automobile insurance, boiler and machinery insurance, credit insurance, fidelity insurance, legal expense insurance, liability insurance, marine insurance, property insurance, and surety insurance, effective January 1, 2020.

February 13, 2020

Jeremy Rudin

Superintendent of Financial Institutions

PRIVY COUNCIL OFFICE

Appointment opportunities

We know that our country is stronger — and our government more effective — when decision-makers reflect Canada's diversity. The Government of Canada has implemented an appointment process that is transparent

espèce sont invitées à communiquer avec Environnement et Changement climatique Canada à l'adresse courriel suivante : ec.protectionep-sarprotection.ec@canada.ca. Cependant, certaines demandes d'information pourraient être refusées afin de protéger l'espèce et son habitat essentiel.

Le 7 mars 2020

La directrice

Mise en œuvre des mesures visant les espèces en péril
Service canadien de la faune

Sarah Wren

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

LOI SUR LES SOCIÉTÉS D'ASSURANCES

La Garantie, Compagnie d'Assurance de l'Amérique du Nord — Lettres patentes de fusion et autorisation de fonctionnement

Avis est par les présentes donné de la délivrance,

- conformément au paragraphe 251(1) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, de lettres patentes fusionnant et prorogeant La Garantie, Compagnie d'Assurance de l'Amérique du Nord et 11554280 Canada Inc. en une seule société sous la dénomination sociale, en français, La Garantie, Compagnie d'Assurance de l'Amérique du Nord, et, en anglais, The Guarantee Company of North America, à compter du 1^{er} janvier 2020;
- conformément au paragraphe 52(4) de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, d'une autorisation de fonctionnement autorisant La Garantie, Compagnie d'Assurance de l'Amérique du Nord à commencer à fonctionner et à effectuer des opérations d'assurance dans les branches suivantes : accidents et maladie, assurance-aviation, automobile, chaudières et panne de machines, crédit, détournements, frais juridiques, responsabilité, maritime, assurance de biens et caution, à compter du 1^{er} janvier 2020.

Le 13 février 2020

Le surintendant des institutions financières

Jeremy Rudin

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ

Possibilités de nominations

Nous savons que notre pays est plus fort et notre gouvernement plus efficace lorsque les décideurs reflètent la diversité du Canada. Le gouvernement du Canada a mis en œuvre un processus de nomination transparent et

and merit-based, strives for gender parity, and ensures that Indigenous peoples and minority groups are properly represented in positions of leadership. We continue to search for Canadians who reflect the values that we all embrace: inclusion, honesty, fiscal prudence, and generosity of spirit. Together, we will build a government as diverse as Canada.

We are equally committed to providing a healthy workplace that supports one's dignity, self-esteem and the ability to work to one's full potential. With this in mind, all appointees will be expected to take steps to promote and maintain a healthy, respectful and harassment-free work environment.

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

Current opportunities

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

Position	Organization	Closing date
Chairperson	Canada Council for the Arts	
President	Canadian Commercial Corporation	
Chief Executive Officer	Canadian Energy Regulator	
Commissioner (full-time), Commissioner (part-time)	Canadian Energy Regulator	
Director	Canadian Energy Regulator	
Chairperson	Canadian International Trade Tribunal	
Director	Canadian Museum for Human Rights	
Member (Alberta and Northwest Territories)	Canadian Radio-television and Telecommunications Commission	
Member (Atlantic and Nunavut)	Canadian Radio-television and Telecommunications Commission	

fondé sur le mérite qui reflète son engagement à assurer la parité entre les sexes et une représentation adéquate des Autochtones et des groupes minoritaires dans les postes de direction. Nous continuons de rechercher des Canadiens qui incarnent les valeurs qui nous sont chères : l'inclusion, l'honnêteté, la prudence financière et la générosité d'esprit. Ensemble, nous créerons un gouvernement aussi diversifié que le Canada.

Nous nous engageons également à offrir un milieu de travail sain qui favorise la dignité et l'estime de soi des personnes et leur capacité à réaliser leur plein potentiel au travail. Dans cette optique, toutes les personnes nommées devront prendre des mesures pour promouvoir et maintenir un environnement de travail sain, respectueux et exempt de harcèlement.

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

Possibilités d'emploi actuelles

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

Poste	Organisation	Date de clôture
Président	Conseil des Arts du Canada	
Président	Corporation commerciale canadienne	
Président-directeur général	Régie canadienne de l'énergie	
Commissaire (temps plein), commissaire (temps partiel)	Régie canadienne de l'énergie	
Directeur	Régie canadienne de l'énergie	
Président	Tribunal canadien du commerce extérieur	
Directeur	Musée canadien des droits de la personne	
Conseiller (Alberta et Territoires du Nord-Ouest)	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	
Conseiller (Atlantique et Nunavut)	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
President	Destination Canada		Président-directeur général	Destination Canada	
Chairperson	Federal Public Sector Labour Relations and Employment Board		Président	Commission des relations de travail et de l'emploi dans le secteur public fédéral	
Vice-Chairperson	Federal Public Sector Labour Relations and Employment Board		Vice-président	Commission des relations de travail et de l'emploi dans le secteur public fédéral	
Chairperson	Great Lakes Pilotage Authority Canada		Président du conseil	Administration de pilotage des Grands Lacs Canada	
Chairperson	Marine Atlantic Inc.		Président du conseil	Marine Atlantique S.C.C.	
Secretary	National Battlefields Commission		Secrétaire	Commission des champs de bataille nationaux	
Auditor General of Canada	Office of the Auditor General of Canada		Vérificateur général du Canada	Bureau du vérificateur général du Canada	
President	Social Sciences and Humanities Research Council of Canada		Président	Conseil de recherches en sciences humaines du Canada	
Member	Transportation Safety Board of Canada		Membre	Bureau de la sécurité des transports du Canada	

PARLIAMENT**HOUSE OF COMMONS**

First Session, 43rd Parliament

PRIVATE BILLS

[Standing Order 130](#) respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 30, 2019.

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

Charles Robert

Clerk of the House of Commons

(Erratum)

OFFICE OF THE CHIEF ELECTORAL OFFICER**CANADA ELECTIONS ACT***Deregistration of registered electoral district associations*

Notice is hereby given that the notice bearing the above-mentioned title published in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 154, No. 8, Saturday, February 22, 2020, on page 351, contained two errors.

“Association PPC de La Pointe-de-l'Île” should have been written as follows: Association PPC de La Pointe-de-l'Île.

“Hull–Aylmer PPC Association” should not have appeared in the notice.

March 7, 2020

Anne Lawson

Deputy Chief Electoral Officer

PARLEMENT**CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, 43^e législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'[article 130](#) du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 30 novembre 2019.

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

Le greffier de la Chambre des communes

Charles Robert

(Erratum)

BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS**LOI ÉLECTORALE DU CANADA***Radiation d'associations de circonscription enregistrees*

Avis est par les présentes donné que deux erreurs se sont glissées dans l'avis portant le titre susmentionné publié le samedi 22 février 2020 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 154, n° 8, à la page 351.

« Association PPC de La Pointe-de-l'Île » aurait dû être rédigé ainsi : Association PPC de La Pointe-de-l'Île.

« Hull–Aylmer PPC Association » n'aurait pas dû paraître dans l'avis.

Le 7 mars 2020

La sous-directrice générale des élections

Anne Lawson

COMMISSIONS*(Erratum)***CANADA REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of registration of a charity*

The notice of intention to revoke sent to the charity listed below because it had not met its filing requirements of the *Income Tax Act* was published in error in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 153, No. 9, Saturday, March 2, 2019, on page 517:

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
119235315RR0001	THE GOAN CHARITABLE ORGANIZATION, MISSISSAUGA, ONT.

Tony Manconi

Director General
Charities Directorate

*(Erratum)***CANADA REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of registration of charities*

The notice of intention to revoke sent to the charities listed below because they had not met the filing requirements of the *Income Tax Act* was published in error in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 152, No. 44, Saturday, November 3, 2018, on pages 3800 and 3801:

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
118829670RR0001	CANADIAN BRITISH ISRAEL ASSOCIATION, WINDSOR, ONT.
894113372RR0003	CHURCH OF THE NAZARENE HOPE, HOPE, B.C.

Tony Manconi

Director General
Charities Directorate

COMMISSIONS*(Erratum)***AGENCE DU REVENU DU CANADA****LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'un organisme de bienfaisance*

L'avis d'intention de révoquer envoyé à l'organisme de bienfaisance indiqué ci-après parce qu'il n'avait pas présenté sa déclaration tel qu'il est requis sous la *Loi de l'impôt sur le revenu* a été publié par erreur dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 153, n° 9, le samedi 2 mars 2019, à la page 517 :

Le directeur général
Direction des organismes de bienfaisance
Tony Manconi

*(Erratum)***AGENCE DU REVENU DU CANADA****LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance*

L'avis d'intention de révocation envoyé aux organismes de bienfaisance indiqués ci-après parce qu'ils n'avaient pas présenté leur déclaration tel qu'il est requis en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* a été publié erronément dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 152, n° 44, le samedi 3 novembre 2018, aux pages 3800 et 3801 :

Le directeur général
Direction des organismes de bienfaisance
Tony Manconi

(Erratum)

CANADA REVENUE AGENCY**INCOME TAX ACT***Revocation of registration of charities*

The notice of intention to revoke sent to the charities listed below because they had not met the filing requirements of the *Income Tax Act* was published in error in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 152, No. 48, Saturday, December 1, 2018, on pages 4123 and 4124:

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
131460479RR0001	SASKATCHEWAN YOUTH PARLIAMENT, REGINA, SASK.
892147661RR0001	THE CALGARY VIETNAMESE SCHOOL ASSOCIATION, CALGARY, ALTA.

Tony Manconi
Director General
Charities Directorate

CANADA REVENUE AGENCY**INCOME TAX ACT***Revocation of registration of charities*

The following notice of intention to revoke was sent to each of the charities listed below because they have not met the filing requirements of the *Income Tax Act*:

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
100878115RR0001	CAP VIE, LAVAL (QC)
104522214RR0001	RICHER COMMUNITY CLUB INC., RICHER, MAN.
106775364RR0001	EVANGELICAL FREE CHURCH OF BASSANO, BASSANO, ALTA.
106790009RR0001	BETHESDA LUTHERAN CHURCH, UNIONVILLE, ONT.
106791379RR0001	114 COMMUNITIES, EDMONTON, ALTA.
106793680RR0001	BIG BROTHERS BIG SISTERS OF CRANBROOK, CRANBROOK, B.C.
106842594RR0001	CANADIAN ASSOCIATION FOR PROXIMAL STABILIZATION OF CEREBRAL PALSY CHILDREN, SURREY, B.C.
106902885RR0001	CENTRE SOCIAL LOUIS BRAILLE INC., QUÉBEC (QC)
106969637RR0001	LE CONSEIL DES ÉGLISES POUR LA JUSTICE ET LA CRIMINOLOGIE (C.E.J.C.Q.), MONTRÉAL (QC)

(Erratum)

AGENCE DU REVENU DU CANADA**LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance*

L'avis d'intention de révocation envoyé aux organismes de bienfaisance indiqués ci-après parce qu'ils n'avaient pas présenté leur déclaration tel qu'il est requis en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* a été publié erronément dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 152, n° 48, le samedi 1^{er} décembre 2018, aux pages 4123 et 4124 :

Le directeur général
Direction des organismes de bienfaisance
Tony Manconi

AGENCE DU REVENU DU CANADA**LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance*

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé à chacun des organismes de bienfaisance indiqués ci-après parce qu'ils n'ont pas présenté leur déclaration tel qu'il est requis aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* :

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
107275976RR0001	E.C.L.-DOOR OF HOPE INTERNATIONAL SOCIETY, MISSION, B.C.
107362915RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE SAINT-LAURENT, SAINT-ANICET (QC)
107814816RR0001	PARK AVENUE UNITED CHURCH, SAINT JOHN, N.B.
108005414RR0001	ST. ANDREW'S PRESBYTERIAN CHURCH, TISDALE, SASK.
108037177RR0001	ST. PAUL'S PRESBYTERIAN CHURCH, NORTH YORK, ONT.
108073388RR0001	MY FATHER'S HOUSE-APOSTOLIC MINISTRIES, INC., ETOBICOKE, ONT.
108084658RR0036	ST. JOHN'S CHURCH (INNISVILLE), LANARK TOWNSHIP, ONT.
108084658RR0122	ST. JOHN'S CHURCH (6TH LINE), CARP, ONT.
108084658RR0125	CHRIST CHURCH THIRD LINE, CARP, ONT.
108094392RR0014	ST. RITA'S PARISH, FRUITVALE, B.C.
108163387RR0001	UPPER VAUGHAN BAPTIST CHURCH, WINDSOR, N.S.
108205816RR0001	WHEAT POOL GRAIN MUSEUM SOCIETY, CALGARY, ALTA.
108230855RR0001	ZION LUTHERAN CHURCH OF NORTH SOUTHEY INC., SOUTHEY, SASK.
118783703RR0001	ALL SAINTS CHURCH, MAYMONT, SASK.
118822071RR0001	BURTTS CORNER COMMUNITY CEMETERY INC., BURTT'S CORNER, N.B.
118850833RR0001	CHATHAM RAILROAD MUSEUM SOCIETY INC., CHATHAM, ONT.
118861772RR0002	CHURCH OF ST. JOHN THE EVANGELIST, PORTNEUF, QUE.
118862663RR0001	CHURCH OF THE COVENANT, LANSDOWNE, ONT.
118879402RR0001	CRESTON FAITH CENTRE, ERICKSON, B.C.
118881903RR0001	DANCEAST FOUNDATION INC., MONCTON, N.B.
118891357RR0001	EAST SIDE CHURCH OF CHRIST, ECHO BAY, ONT.
118896547RR0001	ÉGLISE UNIE DE THURSO, THURSO (QC)
118899491RR0001	EMMAUS CANADIEN DE MONTRÉAL, MONTRÉAL (QC)
118903897RR0002	EVANGELICAL PENTECOSTAL CHURCH, MONTRÉAL, QUE.
118914092RR0001	FELINE PROTECTION AND ADOPTION ASSOCIATION, SPRINGFIELD, MAN.
118951839RR0001	HAMILTON PRESBYTERY MISSION COUNCIL OF THE UNITED CHURCH OF CANADA, HAMILTON, ONT.
118957778RR0001	HILLCREST UNITED CHURCH, FORT NELSON, B.C.
118974187RR0001	JEWISH CONGREGATION BETH YOSEF, CÔTE-SAINT-LUC, QUE.
118982925RR0001	KIPLING DISTRICT HISTORICAL SOCIETY, KIPLING, SASK.
119034700RR0001	PARIMA JEUNESSE INC., SAINT-QUENTIN (N.-B.)
119037596RR0001	MEMON ASSOCIATION OF CANADA, MARKHAM, ONT.
119040145RR0001	MIDDLETON AND DISTRICT DAY CARE CENTRE, MIDDLETON, N.S.
119052678RR0001	NAZARENE CHRISTIAN CONGREGATION, KITCHENER, ONT.
888990991RR0001	KWANG MYOUNG BAPTIST CHURCH, NORTH YORK, ONT.

Tony Manconi
Director General
Charities Directorate

Le directeur général
Direction des organismes de bienfaisance
Tony Manconi

CANADA REVENUE AGENCY

INCOME TAX ACT

Revocation of registration of charities

Each of the registered charities listed below has consolidated or merged with other organizations and has requested that its registration be revoked. Therefore, the following notice of intention to revoke has been sent to it,

AGENCE DU REVENU DU CANADA

LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU

Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance

Chacun des organismes de bienfaisance enregistrés dont le nom figure ci-dessous s'est unifié ou regroupé avec d'autres organismes et a demandé que son enregistrement soit révoqué. Par conséquent, l'avis d'intention de

and is now being published according to the requirements of the *Income Tax Act*:

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

révocation qui lui a été envoyé est maintenant publié conformément aux dispositions de la *Loi de l'impôt sur le revenu* :

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
107361396RR0002	LA FABRIQUE DE NOTRE-DAME-DE-LA-GARDE, QUÉBEC (QC)
107369399RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE SAINTE-ANGÈLE-DE-SAINT-MALO, QUÉBEC (QC)
118863802RR0002	CHURCH OF THE RESURRECTION, POINTE CLAIRE, QUE.
128967353RR0122	ST. EDITH STEIN PARISH, CUMBERLAND, ONT.
130031099RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE SAINT-SAUVEUR, QUÉBEC (QC)
142655760RR0002	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE NOTRE-DAME-DE-SAINT-ROCH, QUÉBEC (QC)
715031118RR0001	ASSEMBLÉE DES TÉMOINS DE JÉHOVAH DE MONTRÉAL-VILLERAY, MONTRÉAL (QC)
744643917RR0001	VICTORIA PARK CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, NIAGARA FALLS, ONTARIO, NIAGARA FALLS, ONT.
745312488RR0001	PARIS CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, PARIS, ONTARIO, PARIS, ONT.
746427913RR0001	ASSEMBLÉE DES TÉMOINS DE JÉHOVAH DE MONT-LAURIER-SUD, MONT-LAURIER (QC)
746442516RR0001	CONGRÉGATION DES TÉMOINS DE JÉHOVAH CENTRE, CAP-DE-LA-MADELEINE, QUÉBEC, TROIS-RIVIÈRES (QC)
746444710RR0001	ASSEMBLÉE DES TÉMOINS DE JÉHOVAH DE MIRABEL, SAINT-EUSTACHE (QC)
746644319RR0001	BEECHWOOD CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, WATERLOO, ONTARIO, KITCHENER, ONT.
747516284RR0001	ASSEMBLÉE DES TÉMOINS DE JÉHOVAH DE JOLIMONT, SAINT-FÉLIX-DE-VALOIS (QC)
747605285RR0001	OAKHILL CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, BRANTFORD, ONTARIO, BRANTFORD, ONT.
747845881RR0001	NORTH CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, LISTOWEL, ONTARIO, LISTOWEL, ONT.
748725082RR0001	THE MAPLES CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, WINNIPEG, MANITOBA, WINNIPEG, MAN.
757612312RR0001	ENGLEHART CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, ENGLEHART, ONTARIO, ENGLEHART, ONT.
757886114RR0001	BRIDGEPORT CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, WATERLOO, ONTARIO, WATERLOO, ONT.
758385280RR0001	SPANISH CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, CAMBRIDGE, ONTARIO, CAMBRIDGE, ONT.
758475685RR0001	UNIVERSITY CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, GUELPH, ONTARIO, GUELPH, ONT.
758486682RR0001	RIVERVIEW CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, CAMBRIDGE, ONTARIO, CAMBRIDGE, ONT.
764338315RR0001	HAYSBORO CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, CALGARY, ALBERTA, CALGARY, ALTA.
764871489RR0001	NORTH TRANSCONA CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, WINNIPEG, MANITOBA, WINNIPEG, MAN.
764900882RR0001	CONGRÉGATION DES TÉMOINS DE JÉHOVAH LANGUE DES SIGNES, SAINT-HUBERT, QUÉBEC, SAINT-HUBERT (QC)
764950887RR0001	HISPANA CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, MONTREAL, QUEBEC, MONTRÉAL, QUE.
764953683RR0001	ALABANZA CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, CALGARY, ALBERTA, CALGARY, ALTA.
765883889RR0001	OSOYOOS CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, OSOYOOS, BRITISH COLUMBIA, OSOYOOS, B.C.
766401285RR0001	RIVERSIDE CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, RED DEER, ALBERTA, RED DEER, ALTA.
894810621RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE NOTRE-DAME-DE-ROCAMADOUR, QUÉBEC (QC)
897913026RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE SAINTE-MARGUERITE-BOURGOYS, QUÉBEC (QC)

Tony Manconi
Director General
Charities Directorate

Le directeur général
Direction des organismes de bienfaisance
Tony Manconi

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**EXPIRY REVIEW OF FINDING***Oil country tubular goods*

The Canadian International Trade Tribunal hereby gives notice that it will, pursuant to subsection 76.03(3) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), initiate an expiry review (Expiry Review No. RR-2019-006) of its finding made on April 2, 2015, in Inquiry No. NQ-2014-002, concerning the dumping of oil country tubular goods, which are casing, tubing and green tubes made of carbon or alloy steel, welded or seamless, heat-treated or not heat-treated, regardless of end finish, having an outside diameter from 2 3/8 inches to 13 3/8 inches (60.3 mm to 339.7 mm), meeting or supplied to meet American Petroleum Institute (API) specification 5CT or equivalent and/or enhanced proprietary standards, in all grades, excluding drill pipe, pup joints, couplings, coupling stock and stainless steel casing, tubing or green tubes containing 10.5% or more by weight of chromium, originating in or exported from Chinese Taipei, the Republic of India, the Republic of Indonesia, the Republic of the Philippines, the Republic of Korea, the Kingdom of Thailand, the Republic of Turkey, Ukraine and the Socialist Republic of Vietnam (the subject goods).

In this expiry review, the Canada Border Services Agency (CBSA) will first determine whether the expiry of the finding in respect of the subject goods is likely to result in the continuation or resumption of dumping of the subject goods. If the CBSA determines that the expiry of the finding in respect of any goods is likely to result in the continuation or resumption of dumping, the Tribunal will then conduct an expiry review to determine if the continued or resumed dumping is likely to result in injury. The CBSA will provide notice of its determination within 150 days after receiving notice of the Tribunal's decision to initiate an expiry review, that is, no later than July 21, 2020. The Tribunal will issue its order and its statement of reasons no later than December 29, 2020.

Each person or government wishing to participate in this expiry review must file a notice of participation with the Tribunal on or before August 5, 2020. Each counsel who intends to represent a party in the expiry review must file a notice of representation, as well as a declaration and undertaking, with the Tribunal on or before August 5, 2020.

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**RÉEXAMEN RELATIF À L'EXPIRATION DES CONCLUSIONS***Fournitures tubulaires pour puits de pétrole*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur donne avis par les présentes qu'il procédera, conformément au paragraphe 76.03(3) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), au réexamen relatif à l'expiration (réexamen relatif à l'expiration n° RR-2019-006) de ses conclusions rendues le 2 avril 2015, dans le cadre de l'enquête n° NQ-2014-002, concernant le dumping de fournitures tubulaires pour puits de pétrole, qui sont des caissons, des tubages et des tubes verts faits d'acier au carbone ou allié, soudées ou sans soudure, traitées thermiquement ou non, peu importe la finition des extrémités, d'un diamètre extérieur de 2 3/8 à 13 3/8 po (de 60,3 à 339,7 mm), conformes ou appelées à se conformer à la norme 5CT de l'American Petroleum Institute (API) ou à une norme équivalente ou à une norme exclusive améliorée, de toutes les nuances, à l'exception des tuyaux de forage, des tubes courts, des manchons, des tubes sources pour manchons et les caissons en acier inoxydable, des tubages ou des tubes verts contenant 10,5 % ou plus d'équivalents en poids de chrome, originaires ou exportées du Taipei chinois, de la République de l'Inde, de la République d'Indonésie, de la République des Philippines, de la République de Corée, du Royaume de Thaïlande, de la République de Turquie, de l'Ukraine et de la République socialiste du Vietnam (les marchandises en question).

Lors du présent réexamen relatif à l'expiration, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) doit d'abord déterminer si l'expiration des conclusions concernant les marchandises en question causera vraisemblablement la poursuite ou la reprise du dumping des marchandises en question. Si l'ASFC détermine que l'expiration des conclusions concernant toute marchandise causera vraisemblablement la poursuite ou la reprise du dumping, le Tribunal effectuera alors un réexamen relatif à l'expiration pour déterminer si la poursuite ou la reprise du dumping causera vraisemblablement un dommage. L'ASFC rendra sa décision dans les 150 jours après avoir reçu l'avis de la décision du Tribunal de procéder à un réexamen relatif à l'expiration, soit au plus tard le 21 juillet 2020. Le Tribunal publiera son ordonnance et son exposé des motifs au plus tard le 29 décembre 2020.

Chaque personne ou gouvernement qui souhaite participer au réexamen relatif à l'expiration doit déposer auprès du Tribunal un avis de participation au plus tard le 5 août 2020. Chaque conseiller qui désire représenter une partie au réexamen relatif à l'expiration doit déposer auprès du Tribunal un avis de représentation ainsi qu'un acte de déclaration et d'engagement au plus tard le 5 août 2020.

The schedule for this expiry review is found on the [Tribunal's website](#).

The Tribunal will hold a public hearing relating to this expiry review in the Tribunal's Hearing Room No. 1, 18th Floor, 333 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario, commencing on October 19, 2020, at 9:30 a.m., to hear evidence and representations by interested parties. If there are no opposing parties, the Tribunal may explore the possibility of holding a file hearing, i.e. a hearing through written submissions only, instead of an oral hearing.

In accordance with section 46 of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, a person who provides information to the Tribunal and who wishes some or all of the information to be kept confidential must, among other things, submit a non-confidential edited version or summary of the information designated as confidential, or a statement indicating why such a summary cannot be made.

Written submissions, correspondence and requests for information regarding the Tribunal's portion of this matter should be addressed to the Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Further details regarding this expiry review, including the schedule of key events, are contained in the documents entitled "Additional Information" and "Expiry Review Schedule" appended to the notice of commencement of expiry review available on the [Tribunal's website](#).

Ottawa, February 24, 2020

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

INQUIRY

Anti-pollution oil booms

The Canadian International Trade Tribunal has received a complaint (File No. PR-2019-061) from Griffin Engineered Systems (Griffin), of Dartmouth, Nova Scotia, concerning a procurement (Solicitation No. W0100-200113/A) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC) on behalf of the Department of National Defence. The solicitation was for the procurement of an arctic anti-pollution boom. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and

Le calendrier du présent réexamen relatif à l'expiration se trouve sur le [site Web du Tribunal](#).

Le Tribunal tiendra une audience publique dans le cadre du présent réexamen relatif à l'expiration dans sa salle d'audience n° 1, 18^e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) à compter du 19 octobre 2020, à 9 h 30, afin d'entendre les témoignages des parties intéressées. Cependant, s'il n'y a pas de parties opposées, le Tribunal a la possibilité de tenir une audience sur pièces, c'est-à-dire d'instruire le dossier sur la foi des pièces versées au dossier, plutôt que de tenir une audience.

Aux termes de l'article 46 de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, une personne qui fournit des renseignements au Tribunal et qui désire qu'ils soient gardés confidentiels en tout ou en partie doit fournir, entre autres, soit une version ne comportant pas les renseignements désignés comme confidentiels ou un résumé ne comportant pas de tels renseignements, soit un énoncé indiquant pourquoi il est impossible de faire le résumé en question.

Les exposés écrits, la correspondance et les demandes de renseignements concernant la partie du réexamen relatif à l'expiration du Tribunal doivent être envoyés au Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Des renseignements additionnels concernant le présent réexamen relatif à l'expiration, y compris le calendrier des étapes importantes, se trouvent dans les documents intitulés « Renseignements additionnels » et « Calendrier du réexamen relatif à l'expiration » annexés à l'avis d'ouverture de réexamen relatif à l'expiration disponible sur le [site Web du Tribunal](#).

Ottawa, le 24 février 2020

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ENQUÊTE

Estacade flottante antipollution

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a reçu une plainte (dossier n° PR-2019-061) déposée par Griffin Engineered Systems (Griffin), de Dartmouth (Nouvelle-Écosse), concernant un marché (invitation n° W0100-200113/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC) au nom du ministère de la Défense nationale. L'invitation portait sur un barrage antipollution pour l'Arctique. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien*

subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal made a decision on February 26, 2020, to conduct an inquiry into the complaint.

Griffin alleges that PWGSC did not evaluate the winning bid in accordance with the requirements set out in the solicitation documents.

Further information may be obtained from the Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, February 26, 2020

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its website the decisions, notices of consultation, regulatory policies, information bulletins and orders that it publishes. On April 1, 2011, the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure* came into force. As indicated in Part 1 of these Rules, some broadcasting applications are posted directly on the [Commission's website](#), under "Part 1 Applications."

To be up to date on all ongoing proceedings, it is important to regularly consult "[Today's Releases](#)" on the Commission's website, which includes daily updates to notices of consultation that have been published and ongoing proceedings, as well as a link to Part 1 applications.

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents. The original documents contain a more detailed outline of the applications, including the locations and addresses where the complete files for the proceeding may be examined. These documents are posted on the Commission's website and may also be examined at the Commission's offices and public examination rooms. Furthermore, all documents relating to a proceeding, including the notices and applications, are posted on the Commission's website, under "[Public Proceedings](#)."

du commerce extérieur et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé, le 26 février 2020, d'enquêter sur la plainte.

Griffin allègue que TPSGC n'a pas évalué la soumission retenue conformément aux exigences énoncées dans les documents d'appel d'offres.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 26 février 2020

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation, les politiques réglementaires, les bulletins d'information et les ordonnances qu'il publie. Le 1^{er} avril 2011, les *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* sont entrées en vigueur. Tel qu'il est prévu dans la partie 1 de ces règles, certaines demandes de radiodiffusion seront affichées directement sur le [site Web du Conseil](#), sous la rubrique « [Demandes de la partie 1](#) ».

Pour être à jour sur toutes les instances en cours, il est important de consulter régulièrement la rubrique « [Nouvelles du jour](#) » du site Web du Conseil, qui comporte une mise à jour quotidienne des avis de consultation publiés et des instances en cours, ainsi qu'un lien vers les demandes de la partie 1.

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil. Les documents originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et les adresses où l'on peut consulter les dossiers complets de l'instance. Ces documents sont affichés sur le site Web du Conseil et peuvent également être consultés aux bureaux et aux salles d'examen public du Conseil. Par ailleurs, tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, sont affichés sur le site Web du Conseil, sous la rubrique « [Instances publiques](#) ».

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**

PART 1 APPLICATIONS

DEMANDES DE LA PARTIE 1

The following application for renewal or amendment, or complaint was posted on the Commission's website between February 21 and February 27, 2020.

La demande de renouvellement ou de modification ou la plainte suivante a été affichée sur le site Web du Conseil entre le 21 février et le 27 février 2020.

Application filed by / Demande présentée par	Application number / Numéro de la demande	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Deadline for submission of interventions, comments or replies / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses
Rogers Media Inc.	2020-0111-3	Distance signals	Across Canada / L'ensemble du Canada		March 23, 2020 / 23 mars 2020

NOTICES OF CONSULTATION

AVIS DE CONSULTATION

Notice number / Numéro de l'avis	Publication date of the notice / Date de publication de l'avis	City / Ville	Province	Deadline for filing of interventions, comments or replies OR hearing date / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses OU date de l'audience
2020-75	February 26, 2020 / 26 février 2020	Gatineau	Quebec / Québec	March 27, 2020 / 27 mars 2020

DECISIONS

DÉCISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2020-71	February 24, 2020 / 24 février 2020	Discovery Health Channel Canada ULC	fyi	Across Canada / L'ensemble du Canada	
2020-73	February 25, 2020 / 25 février 2020	Bell Canada	Terrestrial broadcasting distribution undertakings / Entreprises de distribution de radiodiffusion terrestres	Various locations in Quebec, Ontario and Atlantic Canada / Diverses localités au Québec, en Ontario et dans l'Est du Canada	

PARKS CANADA AGENCY**AGENCE PARCS CANADA**

SPECIES AT RISK ACT

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

Description of critical habitat for the Westslope Cutthroat Trout Alberta population in Banff National Park of Canada

Description de l'habitat essentiel des populations de l'Alberta de la truite fardée versant de l'ouest, dans le parc national Banff du Canada

The Westslope Cutthroat Trout (*Oncorhynchus clarkii lewisi*) Alberta population (also known as Saskatchewan-Nelson River populations) is a silver to yellowish-green freshwater fish with a reddish to bright red belly, and is

La truite fardée versant de l'ouest (*Oncorhynchus clarkii lewisi*), populations de l'Alberta (également appelées populations de la rivière Saskatchewan et du fleuve Nelson) est un poisson d'eau douce dont la coloration du

listed on Schedule 1 to the *Species at Risk Act*. In Canada, this species inhabits cold streams and lakes in southwestern Alberta.

The *Recovery Strategy for the Westslope Cutthroat Trout (Oncorhynchus clarkii lewisi), Alberta Populations in Canada* previously identified critical habitat for the species. The *Recovery Strategy and Action Plan for the Westslope Cutthroat Trout (Oncorhynchus clarkii lewisi) Alberta population (also known as Saskatchewan-Nelson River Populations) in Canada* amends the critical habitat identification for the Westslope Cutthroat Trout Alberta population (also known as Saskatchewan-Nelson River populations) in many places, including within Banff National Park of Canada.

Notice is hereby given that, pursuant to subsection 58(2) of the *Species at Risk Act*, 90 days after the date of publication of this notice, subsection 58(1) of the Act will apply to the critical habitat of the Westslope Cutthroat Trout Alberta population (also known as the Saskatchewan-Nelson River populations), identified in the recovery strategy and action plan for that species that is included in the Species at Risk Public Registry, that is located within Banff National Park of Canada, the boundaries of which are described in Schedule 1 to the *Canada National Parks Act*.

Dave McDonough

Field Unit Superintendent
Banff Field Unit

Rick Kubian

Acting Field Unit Superintendent
Lake Louise, Yoho and Kootenay Field Unit

corps varie d'argent à jaune vert et celle de son ventre, de rougeâtre à rouge vif. L'espèce est inscrite à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*. Au Canada, la truite fardée versant de l'ouest est présente dans les cours d'eau et lacs froids du sud-ouest de l'Alberta.

Le *Programme de rétablissement de la truite fardée versant de l'ouest (Oncorhynchus clarkii lewisi), populations de l'Alberta au Canada* a déjà désigné l'habitat essentiel de l'espèce. Le *Programme de rétablissement et plan d'action pour la truite fardée versant de l'ouest (Oncorhynchus clarkii lewisi), populations de l'Alberta (également appelées populations de la rivière Saskatchewan et du fleuve Nelson) au Canada* modifie la désignation d'habitat essentiel pour les populations de l'Alberta de la truite fardée versant ouest (également appelées populations de la rivière Saskatchewan et du fleuve Nelson) à de nombreux endroits, y compris dans le parc national Banff du Canada.

Avis est par la présente donné que, en vertu du paragraphe 58(2) de la *Loi sur les espèces en péril*, 90 jours après la date de publication de cet avis, le paragraphe 58(1) de la Loi s'appliquera à l'habitat essentiel des populations de l'Alberta de la truite fardée versant de l'ouest (également appelées populations de la rivière Saskatchewan et du fleuve Nelson) — décrit dans le programme de rétablissement et le plan d'action de cette espèce figurant au Registre public des espèces en péril — situé dans le parc national Banff du Canada, dont les limites sont décrites à l'annexe 1 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*.

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

Dave McDonough

Le directeur d'unité de gestion par intérim
Unité de gestion de Lake Louise, Yoho et Kootenay

Rick Kubian

MISCELLANEOUS NOTICES**J.P. MORGAN CANADA****VOLUNTARY LIQUIDATION AND DISSOLUTION**

Notice is hereby given, in accordance with subsection 345(4) of the *Bank Act* (the “Act”), that the Secretary of State (International Financial Institutions), on behalf of the Minister of Finance, pursuant to subsection 345(2) of the Act, effective August 27, 2001, has approved the application by J.P. Morgan Canada (the “Bank”) for letters patent of dissolution, and the Bank has commenced its voluntary liquidation.

Toronto, March 7, 2020

J.P. Morgan Canada

66 Wellington Street West, Suite 4500
TD Bank Tower
Toronto, Ontario
M5K 1E7

N.V. HAGELUNIE**APPLICATION TO ESTABLISH A CANADIAN BRANCH**

Notice is hereby given that N.V. Hagelunie, an entity incorporated and organized under the laws of the Netherlands, which principally carries on business in the Netherlands, intends to file, under section 574 of the *Insurance Companies Act* (Canada), with the Superintendent of Financial Institutions, on or after March 15, 2020, an application for an order approving the insuring in Canada of risks, under the name Hagelunie. N.V. Hagelunie is a property insurance company and intends to insure risks falling under the classes of property and hail insurance in Canada. The head office of the company is located in the Netherlands, and its Canadian chief agency will be located in Toronto, Ontario.

Ottawa, February 29, 2020

N.V. Hagelunie

By its solicitors
McMillan LLP

AVIS DIVERS**J.P. MORGAN CANADA****LIQUIDATION ET DISSOLUTION VOLONTAIRES**

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 345(4) de la *Loi sur les banques* (la « Loi »), que le secrétaire d’État (Institutions financières internationales), au nom du ministre des Finances, a agréé, en vertu du paragraphe 345(2) de la Loi, en date du 27 août 2001, la demande de lettres patentes de dissolution présentée par J.P. Morgan Canada (la « Banque »), et que la Banque a commencé sa liquidation volontaire.

Toronto, le 7 mars 2020

J.P. Morgan Canada

66, rue Wellington Ouest, bureau 4500
TD Bank Tower
Toronto (Ontario)
M5K 1E7

N.V. HAGELUNIE**DEMANDE D’ÉTABLISSEMENT D’UNE SUCCURSALE CANADIENNE**

Avis est donné par les présentes que N.V. Hagelunie, une entité constituée et organisée selon les lois des Pays-Bas et exploitée principalement aux Pays-Bas, a l’intention de déposer auprès du surintendant des institutions financières, le 15 mars 2020 ou après cette date, une demande en vertu de l’article 574 de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada) visant une ordonnance l’autorisant à garantir des risques au Canada, sous la raison sociale Hagelunie. N.V. Hagelunie est une compagnie d’assurance de biens qui a l’intention de garantir au Canada des risques dans les branches d’assurance de biens et d’assurance grêle. Le siège social de la société est situé aux Pays-Bas, et son agence principale au Canada sera située à Toronto (Ontario).

Ottawa, le 29 février 2020

N.V. Hagelunie

Par l’entremise de ses procureurs
McMillan S.E.N.C.R.L., s.r.l.

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Farm Products Council of Canada

Canadian Pork Promotion and Research Agency Proclamation	444
---	-----

Finance, Dept. of

By-law Amending Certain By-laws Made Under the Canadian Payments Act	461
---	-----

Transport, Dept. of

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, III and VI — RESA).....	473
Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations	511

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

Conseil des produits agricoles du Canada

Proclamation visant l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc....	444
--	-----

Finances, min. des

Règlement administratif modifiant certains règlements administratifs pris en vertu de la Loi canadienne sur les paiements.....	461
--	-----

Transports, min. des

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, III et VI — RESA).....	473
Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments.....	511

Canadian Pork Promotion and Research Agency Proclamation

Statutory authority

Farm Products Agencies Act

Sponsoring agency

Farm Products Council of Canada

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Proclamation.)

Issues

The Canadian Pork Council's (CPC) current system for supporting promotion and research through a patchwork of efforts at the provincial level is inefficient and ineffective at both the national and international levels. In addition, the increasing complexity of the issues impacting the sector, their interwoven nature and new marketing opportunities, as well as the escalating cost of addressing them, means that a more strategic, coordinated and national approach is required. This approach is achievable by establishing a national promotion and research agency (the Canadian Pork Promotion and Research Agency) under Part III of the *Farm Products Agencies Act* (FPAA).

The Canadian Pork Council (CPC) submitted a proposal to establish the Canadian Pork Promotion and Research Agency in 2015. Following the review process defined under Part III of the FPAA, the Farm Products Council of Canada (FPCC) held public consultations, received written comments, assessed the level of support of producers and importers, and evaluated the proposal. Following this extensive review process, ensuring that the proposal met all criteria needed to establish the Canadian Pork Promotion and Research Agency under the FPAA, the FPCC prepared a report on the proposal to establish a national pork promotion and research agency.

Background

Following a period of low market returns between 2007 and 2011, the Canadian hog industry underwent a significant downsizing in terms of the number of producers, the size of the total national herd and production. However, although the industry has seen a stabilization in production levels, market returns remain volatile. Nevertheless,

Proclamation visant l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc

Fondement législatif

Loi sur les offices des produits agricoles

Organisme responsable

Conseil des produits agricoles du Canada

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie de la Proclamation.)

Enjeux

Le système actuel du Conseil canadien du porc (CCP) pour soutenir la promotion et la recherche au moyen de divers efforts à l'échelle provinciale est peu rentable et inefficace, tant à l'échelle nationale qu'internationale. En outre, en raison de la complexité croissante des problèmes qui touchent le secteur, de leur interdépendance et des nouveaux débouchés, en plus de l'escalade des coûts qui s'en suit, il faudrait mettre en place une approche nationale plus stratégique et mieux coordonnée. Il est possible d'y parvenir en créant un office de promotion et de recherche national (l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc) en vertu de la partie III de la *Loi sur les offices des produits agricoles* (LOPA).

Le Conseil canadien du porc (CCP) a déposé une proposition visant la formation de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc en 2015. À la suite du processus d'examen défini dans la partie III de la LOPA, le Conseil des produits agricoles du Canada (CPAC) a tenu des consultations publiques, reçu des commentaires écrits et évalué le niveau d'appui des producteurs et des importateurs, en plus d'évaluer la proposition. À la suite de ce vaste processus d'examen, le CPAC a préparé un rapport sur la création de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc en vertu de la LOPA, en s'assurant que la proposition répondait à tous les critères nécessaires.

Contexte

Après une période de faibles rendements sur le marché entre 2007 et 2011, l'industrie porcine canadienne a connu une importante réduction du nombre de producteurs, de la taille du cheptel national et de la production. Toutefois, bien que l'industrie ait observé une stabilisation des niveaux de production, les rendements du marché

the industry remains resilient and stabilized to a level that can support producer and domestic slaughter capacity.

Hog farming is important across the country, it is the fifth-largest agriculture sector in Canada following canola, beef cattle, wheat and dairy in terms of farm cash receipts. Farm cash receipts for hogs reached \$4.1 billion in 2018, and Quebec, Ontario and Manitoba are the major hog producing provinces.

Over the last 30 years, the production of hogs has become very specialized; the number of farms producing hogs has fallen, while herd size has increased after several years of decline. However, most hog producers are small-scale, with 52% rearing fewer than 77 pigs per farm.

Pork products move along the industry's supply chain to reach Canadian consumers from producers and processing plants to food services and retail enterprises. Canadian hogs and pork products are also exported to over 90 countries, with the United States being the major market served. In 2018, live hog and pork exports were valued at \$4.3 billion, while imports were around \$1.3 billion. Imported pork cuts and other products represented 10.0% of the Canadian supply in 2018. Imported pork products averaged 28.5% of pork consumption in Canada over the last five years.

The FPAA allows for the creation of the Canadian Pork Promotion and Research Agency with the authority to collect national levies on domestic and imported farm products to provide funds for its promotion and research activities. The Beef Cattle Research, Market Development and Promotion Agency is currently the only national promotion and research agency in operation. The levy is used for funding promotion and research as a means to grow markets, and improve productivity and quality in order to develop the sector. The FPAA matches the equivalent U.S. law under which a number of Canadian farm products, including hogs and pork, are levied when imported into the United States.

The creation of the Canadian Pork Promotion and Research Agency provides an effective tool to contribute to the Canadian government's priorities, by fostering economic growth in the agri-food industries through support for agricultural science research, innovation and

demeurent volatils. Cependant, l'industrie demeure résiliente et stable à un niveau qui peut soutenir la capacité d'abattage des producteurs et du pays.

L'élevage porcin est important partout au pays, il représente la cinquième plus grande industrie agricole au Canada, après le canola, les bovins de boucherie, le blé et la production laitière au chapitre des recettes des exploitations agricoles. Les recettes des exploitations agricoles pour le porc ont atteint 4,1 milliards de dollars en 2018 et les principales provinces productrices de porc sont le Québec, l'Ontario et le Manitoba.

Au cours des 30 dernières années, la production porcine est devenue très spécialisée; le nombre d'exploitations agricoles produisant des porcs a diminué, tandis que la taille des troupeaux a augmenté après plusieurs années de déclin. Cependant, la plupart des producteurs de porcs sont de petite taille, 52 % d'entre eux élevant moins de 77 porcs par ferme.

Les produits du porc se déplacent le long de la chaîne d'approvisionnement de l'industrie pour atteindre les consommateurs canadiens, des producteurs et des usines de transformation aux services alimentaires et aux entreprises de vente au détail. Les porcs et les produits du porc canadiens sont aussi exportés vers plus de 90 pays, le marché le plus important étant celui des États-Unis. En 2018, les exportations de porcs vivants représentaient une valeur de 4,3 milliards de dollars, tandis que celle des importations s'établissait à environ 1,3 milliard de dollars. Les coupes et les produits de porc importés représentaient 10 % de l'approvisionnement canadien en 2018. Les importations de produits du porc ont représenté en moyenne 28,5 % au chapitre de la consommation nationale au cours des cinq dernières années.

La LOPA permet la création de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc qui est autorisé à percevoir des redevances nationales sur les produits agricoles canadiens et importés, afin d'assurer le financement des activités de promotion et de recherche. À l'heure actuelle, l'Office canadien de recherche, de développement des marchés et de promotion des bovins de boucherie est le seul office de promotion et de recherche national en activité. La redevance sert au financement de la promotion et de la recherche comme moyen d'assurer la croissance des marchés et d'améliorer la productivité et la qualité, dans le but de développer l'industrie. La LOPA est l'équivalent de la loi américaine qui impose la perception d'une redevance sur de nombreux produits agricoles canadiens, dont les porcs et la viande de porc, lorsqu'ils sont importés aux États-Unis.

La création de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc constitue un outil efficace pour contribuer aux priorités du gouvernement du Canada, en favorisant la croissance économique dans les industries agroalimentaires par le soutien à la recherche en sciences

promotion. The Canadian Pork Promotion and Research Agency will help organize producers and industry to fund activities to equip them to face the challenges of competing in domestic and international markets.

Changes in the industry have focused provincial activities to a local or regional perspective. Currently, provincial research is focused on ways to reduce the cost of production in the local area or improve sector competitiveness. Provincial promotion activities usually consist of branding of the provincial organization and recipe information for the local area. While these activities have merit, a marketing approach with a focus on improving attitudes toward the healthfulness of pork products, through dieticians and other public opinion influencers, is better coordinated at a national level. Research to reduce cost of production would remain a priority, however additional research can be explored on various topics such as understanding consumer attitudes toward pork, differentiating the product as well as preparedness for animal health and disease challenges. These activities can be better facilitated at a national level and designed to have a broad application.

The Canadian Pork Promotion and Research Agency would also enable pork producers from all provinces to better compete in the international marketplace, where major producing countries have more resources to promote their products. The Canadian Pork Promotion and Research Agency would be better positioned to verify that the quality, taste and reliability of Canadian pork products meet consumer expectations, and determine where adjustments must take place. The pork industry sees further opportunity in Canada's domestic market as well as in overseas markets such as Europe, following ratification of the Canada-European Union Comprehensive Economic and Trade Agreement (CETA); Asia Pacific, through the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (CPTPP), which includes Japan; and China, over the next few years. However, each of these particular markets has its challenges that the industry needs to overcome to increase sales. In addition to consumer issues, the market access challenges include the responsible use of antibiotics, including reducing their use where possible; demonstrating the non-use of certain feed additives; and the elimination of certain production practices. As these major projects are costly, national pooling and leveraging of resources are essential.

agricoles, à l'innovation et à la promotion. En outre, l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc aidera les producteurs et l'industrie à s'organiser pour relever les défis associés à la concurrence sur les marchés nationaux et internationaux.

Les changements au sein de l'industrie ont orienté les activités provinciales vers une perspective locale ou régionale. À l'heure actuelle, la recherche provinciale est axée sur les moyens de réduire le coût de production ou d'améliorer la compétitivité du secteur. Les activités de promotion menées dans les provinces consistent habituellement à valoriser la marque de l'organisme provincial et à fournir des recettes à l'échelle locale. Bien que ces activités soient intéressantes, une approche de commercialisation axée sur la manière d'améliorer les attitudes à l'égard de la valeur nutritive des produits du porc, par l'entremise de diététistes et de personnes qui influencent l'opinion publique, est mieux coordonnée à un niveau national. La recherche visant à réduire les coûts de production demeurerait une priorité, mais des recherches supplémentaires peuvent être envisagées sur divers sujets tels que : la compréhension des attitudes des consommateurs à l'égard du porc, la différenciation du produit, ainsi que la préparation aux défis liés à la santé des animaux et aux maladies animales. De telles activités peuvent être plus facilement réalisées à un niveau national et conçues pour avoir une application étendue.

L'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc permettrait également aux producteurs de porcs de toutes les provinces d'augmenter leur compétitivité sur les marchés étrangers, où les principaux pays producteurs ont davantage de ressources pour promouvoir leurs produits. L'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc serait mieux placé pour vérifier que la qualité, le goût et la fiabilité des produits de porc canadiens répondent aux attentes des consommateurs et pour déterminer les points nécessitant des ajustements. L'industrie du porc voit d'autres débouchés dans le marché intérieur du Canada, ainsi que dans les marchés étrangers comme en Europe à la suite de la ratification de l'Accord économique et commercial global (AECG) entre le Canada et l'Union européenne, en Asie-Pacifique grâce à l'Accord de Partenariat transpacifique global et progressiste (PTPGP), qui inclut le Japon, ainsi qu'en Chine au cours des prochaines années. Cependant, chacun de ces marchés particuliers comporte des défis que l'industrie doit relever pour augmenter ses ventes. Outre les questions relatives aux consommateurs, les défis associés à l'accès aux marchés comprennent l'utilisation responsable des antibiotiques, notamment la réduction de ceux-ci, lorsque c'est possible; la démonstration de la non-utilisation de certains additifs alimentaires; et l'élimination de certaines pratiques de production. Comme ces projets d'envergure sont coûteux, la mise en commun et l'optimisation des ressources nationales sont essentielles.

Building public trust is important to the future of the Canadian pork industry. It is evolving as a major national and international concern, with increasing demands from consumers and retailers for transparency and changes to production practices in areas such as sow confinement and antibiotic use. Actions must be taken to maintain and increase the confidence and trust consumers have in the food production system. The proposed structure of the Canadian Pork Promotion and Research Agency's board and its mandate can help the industry and its stakeholders establish a positive dialogue with consumers. Leadership at a national level from the Canadian Pork Promotion and Research Agency would eliminate the duplication of efforts, and unnecessary costs, and increase access to the best technical support. A national agency is best suited to lead these innovations in the sector and coordinate the implementation of national standards, programs, research and promotion efforts based on market signals and consumer expectations.

By encouraging producer groups to become directly involved in financing the promotion and research of their products, the Canadian Pork Promotion and Research Agency can leverage provincial and federal funding for research. To ensure that the Canadian Pork Promotion and Research Agency delivers on its promotion and research plan, the FPCC plays an oversight role in reviewing its annual business plan and budget. The Canadian Pork Promotion and Research Agency also is required to report annually to Parliament through the Minister of Agriculture and Agri-Food.

The Proclamation provides the authority for the Canadian Pork Promotion and Research Agency to establish a subsequent levy order to collect a national levy on domestic production that would be uniform, equitable and stable. In addition, an equivalent levy, if approved by the FPCC, applied to imported live hogs, pork and pork products, would contribute significantly to the proposed Canadian Pork Promotion and Research Agency's funds and programs. Potential impacts of the proposed levy have been reviewed during the FPCC panel inquiry on the request to establish the Canadian Pork Promotion and Research Agency, and will be taken into account by the FPCC when considering its approval of the levy.

Importers and other members of the value chain would be represented on the Canadian Pork Promotion and Research Agency's Board, together with producer representatives. This industry board would direct and oversee

Le raffermissement de la confiance du public est important pour l'avenir de l'industrie porcine canadienne. Cela devient une préoccupation majeure sur le plan national et international, avec les demandes croissantes des consommateurs et des détaillants pour améliorer la transparence et modifier les pratiques de production dans les secteurs comme le confinement des truies et l'utilisation des antibiotiques. Il faut agir pour préserver et accroître la confiance des consommateurs à l'égard du système de production alimentaire. La structure qui est proposée pour le conseil d'administration de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc et son mandat peut aider l'industrie et ses intervenants à établir un dialogue constructif avec les consommateurs. Le leadership qu'exercerait l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc à l'échelle nationale permettrait d'éliminer le dédoublement des efforts et les coûts inutiles, ainsi que d'améliorer l'accès au meilleur soutien technique possible. Un office national est mieux placé pour diriger ces innovations dans le secteur, et coordonner la mise en œuvre de normes et de programmes, ainsi que les efforts de recherche et de promotion au pays en fonction des signaux du marché et des attentes des consommateurs.

En encourageant les groupes de producteurs à participer directement au financement de la promotion et de la recherche de leurs produits, l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc peut exercer une influence sur le financement provincial et fédéral de la recherche. Pour s'assurer que l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc respecte son plan de promotion et de recherche, le CPAC joue un rôle de surveillance en examinant et en approuvant son plan d'activités et son budget annuels. L'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc est également tenu de présenter un rapport annuel au Parlement par l'entremise de la ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire.

La Proclamation fournit le cadre qui permet à l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc de percevoir une redevance nationale sur la production intérieure qui serait uniforme, équitable et stable. De plus, une redevance équivalente, si elle est approuvée par le CPAC, appliquée aux importations de porcs vivants et de produits du porc, contribuerait grandement au financement et aux programmes de l'éventuel Office canadien de promotion et de recherche pour le porc. Les répercussions possibles de la redevance proposée ont été examinées au cours de l'enquête sur la demande de création de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc menée par le comité d'examen du CPAC, et elles seront prises en compte par le CPAC lorsqu'il considérera l'approbation de la redevance.

Les importateurs et les autres membres de la chaîne de valeur seraient représentés au conseil d'administration de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc, aux côtés des représentants des producteurs. Ce

the allocation of more stable funding to priority promotion and research projects, as described in the Canadian Pork Promotion and Research Agency's Promotion and Research Plan. Projects would be national in scope, with coordination among provincial boards as required.

A national effort on promotion and research would contribute to better targeted priorities, as well as improve the dissemination of positive results faster and more efficiently to members of the pork supply chain. Benefits would also be seen in the increased ability to address producer and importer views, concerns and ideas related to the sector's promotion and research activities.

It is foreseen that the level of collaboration and cooperation among industry stakeholders (i.e. producers, processors, importers, exporters, distributors and retailers) would be significantly higher as would be the ability to more quickly identify and adopt sector innovations through enhanced provincial outreach efforts. This greater level of coordination would enable the industry to address priorities, such as African swine fever preparedness, without relying on government funds. In addition, this could mean more effective and efficient communication and responses from the industry during government consultations on programming or when dealing with challenges.

Objective

The objective of this regulatory proposal is to create the Canadian Pork Promotion and Research Agency to

- (a) promote the consumption of pork products in the Canadian market;
- (b) develop export markets for Canadian pork; and
- (c) support technical and market research activities to enhance the competitiveness of the Canadian pork industry.

Description

The Canadian Pork Promotion and Research Agency Proclamation

- (a) establishes a national promotion and research agency, to be known as the Canadian Pork Promotion and Research Agency, consisting of 12 members appointed in the manner and for the terms as set out in the annexed schedule of the Proclamation;

conseil de l'industrie dirigerait et surveillerait l'affectation d'un financement plus stable aux projets de promotion et de recherche prioritaires, comme cela est décrit dans le plan de promotion et de recherche de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc. Les projets auraient une portée nationale et seraient coordonnés par les offices provinciaux, au besoin.

Un effort national de promotion et de recherche permettrait de mieux cibler les priorités et de diffuser plus rapidement et efficacement les résultats positifs aux membres de la chaîne de valeur de l'industrie porcine. La capacité accrue de prendre en compte les points de vue, les inquiétudes et les idées des producteurs et des importateurs sur les activités de promotion et de recherche du secteur constituerait aussi un avantage.

On prévoit une amélioration importante du niveau de collaboration parmi les intervenants de l'industrie (c'est-à-dire les producteurs, transformateurs, importateurs, exportateurs, distributeurs et détaillants) et de la capacité de cerner et d'adopter plus rapidement les innovations sectorielles par l'entremise des efforts accrus de sensibilisation déployés par les provinces. Ce niveau accru de coordination permettrait à l'industrie de s'attaquer aux priorités, comme l'état de préparation à la peste porcine africaine, sans dépendre des fonds gouvernementaux. De plus, cela peut donner lieu à une amélioration des communications et des interventions de l'industrie pendant les consultations du gouvernement sur les programmes ou en cas de problèmes.

Objectif

Les objectifs du présent projet de règlement visant la création de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc sont les suivants :

- a) promouvoir la consommation de produits du porc sur le marché canadien;
- b) développer des marchés pour l'exportation du porc canadien;
- c) soutenir des activités techniques et des études de marché afin de rehausser la compétitivité de l'industrie porcine canadienne.

Description

La Proclamation de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc permet ce qui suit :

- a) créer un office de promotion et de recherche national appelé l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc, composé de 12 membres nommés de la manière et pour la durée prévues dans l'annexe jointe à la Proclamation;

(b) specifies, in the annexed schedule, the manner in which the chair and vice-chair of the Canadian Pork Research and Promotion Agency are to be designated, the manner of appointment and term of temporary substitute members, as well as the place within Canada where its head office is to be situated;

(c) designates that hogs, pork and pork products as defined in the annexed schedule of the Proclamation are the farm products in relation to which the Canadian Pork Promotion and Research Agency may exercise its powers;

(d) specifies the terms of the promotion and research plan that the Canadian Pork Promotion and Research Agency is empowered to implement, as set out in the annexed schedule; and

(e) allows for the submission of a request for a levy order. This regulatory document enables the collection of the levy needed to carry out the Canadian Pork Promotion and Research Agency's Promotion and Research Plan.

Regulatory development

Consultation

The FPCC established a panel of two Council members, as provided for under the FPAA, to lead the inquiry into the application by the Canadian Pork Council for the creation of the Canadian Pork Promotion and Research Agency. The panel provided an opportunity for all stakeholders to take part in its consultation to evaluate the Canadian Pork Council's proposal and the merits of establishing the Canadian Pork Promotion and Research Agency under the FPAA. A public notice was published in the *Canada Gazette* on October 3, 2015, as required by the FPAA. The notice gave the purpose and scope of the hearings. The FPCC notice was also advertised in national and regional newspapers and farm journals across Canada. Public hearings were conducted to solicit input from stakeholders.

Two public hearings were held: one on January 19, 2016, in Calgary, Alberta, and one on February 16, 2016, in Montréal, Quebec. During those hearings, a majority of interveners strongly voiced their support for the establishment of the Canadian Pork Promotion and Research Agency. Among them were representatives from the Saskatchewan Pork Development Board, the Alberta Pork Producers, the Prairie Swine Health Services, the Canadian Meat Council, Canada Pork International (CPI), Swine Innovation Porc, and Les éleveurs de porc du Québec. The Canadian Meat Council (meat packers) and Canada Pork International (pork exporters), each of which has some of the major importers of pork and pork

b) préciser, à l'annexe jointe à la Proclamation, le mode de désignation du président et du vice-président de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc, le mode de nomination et la durée du mandat des membres suppléants, ainsi que le lieu au Canada où est situé son siège social;

c) désigner les porcs, la viande de porc et les produits du porc, au sens de l'annexe jointe à la Proclamation, comme produits agricoles ressortissants à l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc;

d) énoncer que les modalités du plan de promotion et de recherche que l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc est habilité à mettre en œuvre sont celles figurant à l'annexe jointe à la Proclamation;

e) autoriser la présentation d'une demande d'ordonnance sur les redevances à payer. Ce document d'application de la réglementation permet de percevoir les redevances nécessaires pour mettre à exécution le plan de promotion et de recherche de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Conformément aux dispositions de la LOPA, le CPAC a mis sur pied un comité d'examen de deux membres du Conseil pour diriger l'enquête sur la demande de création de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc, présentée par le Conseil canadien du porc. Le comité d'examen a donné à tous les intervenants la possibilité de participer à sa consultation visant à évaluer la proposition du Conseil canadien du porc et ses mérites relativement à la création de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc en vertu de la LOPA. Un avis a été publié dans la *Gazette du Canada* le 3 octobre 2015, conformément à la LOPA. L'avis fait état du but et de la portée des audiences. L'avis du CPAC a aussi été publié dans des journaux nationaux et régionaux, ainsi que des revues agricoles dans tout le Canada. La tenue d'audiences publiques a permis de solliciter les commentaires des intervenants.

Deux séances ont eu lieu, l'une le 19 janvier 2016 à Calgary (Alberta) et l'autre le 16 février 2016, à Montréal (Québec). Au cours de ces audiences, une majorité d'intervenants ont exprimé vivement leur soutien à la création de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc. Parmi eux figuraient des représentants des organismes suivants : Saskatchewan Pork Development Board, Alberta Pork Producers, Prairie Swine Health Services, le Conseil des viandes du Canada, Canada Porc International (CPI), Swine Innovation Porc et Les éleveurs de porc du Québec. Le Conseil des viandes du Canada (entreprises de conditionnement et transformateurs de viande) et le Canada Porc International (exportateurs de porcs), qui compte

products by volume in its membership, indicated their support for the Canadian Pork Promotion and Research Agency. In Canada, pork importers are concentrated in Central Canada, with 49% of the 497 recorded importers in 2018 being based in Ontario and 20% in Quebec, with volume shares of the total pork imports of 217 million kg, of 61% and 20%, respectively. In Western Canada, 15% of the nation's pork importers are based in British Columbia and 9% in Alberta, with volume shares of the total pork imports of 5% and 9%, respectively.

The Canadian Pork Council did demonstrate through letters of support from all provincial pork organizations representing all registered pork producers in each province, together with evidence from reports of regular meetings and motions taken at some provincial boards, that few producers were opposed to the proposal.

During the public hearing process, a few interveners voiced their concerns about the establishment of the Canadian Pork Promotion and Research Agency. No identified importers voiced their opposition to this proposal. The Retail Council of Canada (RCC) presented its objection, stating that some of its members were importers. The RCC indicated that cost implications were of concern. Retailers were concerned that the levy would be added to their costs, so could affect sales and their margins. With respect to its concern regarding importer data, the RCC was reassured by the proponent that no confidential data would be handled by the Canadian Pork Promotion and Research Agency. Another of its concerns was its doubt that the investment made would yield significant results. The proponent pointed to the positive return on investment studies done by the beef agency in Canada as well the pork and other similar agencies in the United States.

The Canadian Association of Importers and Exporters (IE Canada) reported at the hearing that it organized a teleconference on the proposed Canadian Pork Promotion and Research Agency open to its 150 members in the food sector. Of the 14 members that participated, 2 large pork importers were in favour. Retailers and small-scale importers that participated were opposed due to the pressure to deal with an additional cost because of the levy, at a time when food prices and the economy were under strain.

chacun parmi leurs membres certains des principaux importateurs de porc et de produits du porc au chapitre du volume, ont indiqué qu'ils appuyaient la proposition de création de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc. Au Canada, les importateurs de porc sont concentrés dans le centre du pays, 49 % des 497 importateurs enregistrés en 2018 étant basés en Ontario et 20 % au Québec, avec des parts de volume des importations totales de porc de 217 millions de kg, soit 61 % et 20 % respectivement. Dans l'Ouest canadien, 15 % des importateurs de porc canadiens sont basés en Colombie-Britannique et 9 % en Alberta, avec des parts de volume des importations totales de porc de 5 % et de 9 % respectivement.

Le Conseil canadien du porc a démontré qu'il y avait eu peu d'opposition à la proposition en présentant des lettres d'appui de toutes les organisations provinciales de porc représentant tous les producteurs de porc agréés dans chaque province, ainsi qu'en résumant les propos énoncés dans les comptes rendus de réunions régulières et les motions adoptées par certains conseils d'administration provinciaux.

Au cours du processus d'audiences publiques, un petit nombre d'intervenants ont exprimé leurs préoccupations quant à la création de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc. Aucun importateur recensé n'a exprimé son opposition à la proposition. Le Conseil canadien du commerce de détail (CCCD) a exprimé son opposition et a déclaré que certains de ses membres étaient des importateurs. Le CCCD a souligné que les répercussions sur les coûts étaient préoccupantes. Les détaillants craignaient que la redevance soit ajoutée à leurs coûts, ce qui pourrait avoir une incidence sur leurs ventes et leurs marges. En ce qui concerne ses préoccupations au sujet des données des importateurs, le CCCD a été rassuré par le promoteur qu'aucune donnée confidentielle ne serait traitée par l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc. Une autre préoccupation du CCCD était qu'il doutait que l'investissement effectué produise des résultats significatifs. Le promoteur a mentionné les études positives sur le rendement des investissements réalisées par l'agence canadienne du bœuf, ainsi que par l'office sur le porc et d'autres organismes semblables aux États-Unis.

Lors de l'audience, l'Association canadienne des importateurs et exportateurs (IE Canada) a mentionné avoir organisé une téléconférence sur la proposition de création de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc, à laquelle pouvaient participer ses 150 membres du secteur de l'alimentation. Sur les 14 membres qui ont participé, 2 grands importateurs de viande de porc étaient en faveur. Les détaillants et les importateurs à faible volume qui ont participé étaient opposés en raison de la pression exercée par le coût supplémentaire de la redevance, à un moment où les prix des denrées alimentaires et l'économie étaient mis à rude épreuve.

With respect to the impact of the proposed levy on costs and sales, the FPCC panel concluded that the effect of an import levy on Canadians would be marginal. An import levy of \$0.75 per head, if approved by the FPCC, and fully passed on to consumers, would increase pork costs to the average Canadian by 6¢ per year, based on 22 kg annual per capita consumption. In response to these concerns, especially with respect to small-scale importers, the proposed Canadian Pork Promotion and Research Agency will explore the establishment of a threshold import level, below which the import levy will not be charged.

Other comments received in the form of written letters and emails were mostly from members of the public concerned for the humane treatment of animals and the environmental impacts of agriculture. These comments were not directly related to the establishment of a national pork promotion and research agency.

The Canadian Pork Council has entered into a dialogue with stakeholders of the pork value chain since the public hearings in January 2016, and believes that discussions have been productive and provided an opportunity to review the proposal to create the Canadian Pork Promotion and Research Agency, consider stakeholders' concerns and assess how it would benefit the entire pork value chain, including importers and retailers. During these discussions, special attention was given to the need to demonstrate a return on investment to the stakeholders, the additional cost to consumers and data security concerns, as well as expanding participation on the Canadian Pork Promotion and Research Agency's Board to other members of the pork value chain.

The Canadian Pork Council is also addressing concerns raised during the FPCC public hearing process regarding the representation from the import community on the board of the Canadian Pork Promotion and Research Agency, which was proposed as being 1 elected importer and 10 producer representatives. The Canadian Pork Council's Board of Directors has requested that the composition of the Canadian Pork Promotion and Research Agency Board of Directors be adjusted to one producer representative from each of the nine provinces collecting the national levy (9 members), a representative from the import community (1 member) and two members-at-large, representing other sectors of the pork value chain (2 members). The Retail Council of Canada and IE Canada will be able to present nominees for consideration for the importer and member-at-large positions on the Board of Directors.

En ce qui concerne les répercussions de la redevance proposée sur les coûts et les ventes, le comité d'examen du CPAC a conclu que l'incidence d'un prélèvement à l'importation serait minime pour la population canadienne. Un prélèvement à l'importation de 0,75 \$ par tête, s'il est approuvé par le CPAC, et entièrement transféré aux consommateurs, augmenterait de 6 ¢ par année les coûts du porc pour le Canadien moyen, selon une consommation annuelle de 22 kg par personne. En réponse à ces préoccupations, surtout en ce qui concerne les importateurs à faibles volumes, l'éventuel Office canadien de promotion et de recherche pour le porc étudiera la possibilité d'établir un seuil d'importation en deçà duquel le prélèvement à l'importation ne sera pas perçu.

Les autres commentaires reçus sous forme de lettres et de courriels provenaient pour la plupart de membres du public soucieux du traitement sans cruauté des animaux et des impacts environnementaux de l'agriculture. Ces commentaires n'étaient pas directement liés à la création d'un office de promotion et de recherche national pour le porc.

Le Conseil canadien du porc a engagé un dialogue avec les intervenants de la chaîne de valeur du porc depuis les audiences publiques de janvier 2016. Il croit que les discussions ont été productives et ont permis d'examiner la proposition de création de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc, de prendre en compte les préoccupations des intervenants et d'évaluer les avantages qu'elle procurerait à toute la chaîne de valeur du porc, y compris aux importateurs et aux détaillants. Au cours de ces discussions, une attention particulière a été accordée à la nécessité de démontrer un retour sur investissement aux intervenants, aux coûts supplémentaires pour les consommateurs et aux préoccupations en matière de sécurité des données, ainsi qu'à l'élargissement de la participation au conseil d'administration de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc à d'autres membres de la chaîne de valeur du porc.

Le Conseil canadien du porc prend également en considération les inquiétudes soulevées pendant le processus d'audiences publiques du CPAC relativement à la représentation du milieu des importateurs au conseil d'administration de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc, dont la composition proposée est de 1 représentant des importateurs élu et de 10 représentants des producteurs élus. Le conseil d'administration du Conseil canadien du porc a demandé que la composition du conseil d'administration de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc soit ajustée pour comprendre un représentant des producteurs de chacune des neuf provinces percevant la redevance nationale (9 membres), un représentant du milieu des importateurs (1 membre) et deux membres extraordinaires représentant les autres secteurs de la chaîne de valeur de l'industrie du porc (2 membres). Le CCCD et IE Canada pourront présenter des candidatures pour les postes

The FPCC panel, which led the inquiry into the application by the Canadian Pork Council, found that there was significant support from importers and much less demonstrated opposition. The panel was also satisfied that the level of support was sufficient to meet the requirement of the FPAA to have the majority of the aggregate of the producers and importers in support (5 898 producers and 27 importers in favour within an aggregate of 6 260).

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

This proposal will have no disproportionate impact on Indigenous peoples.

Instrument choice

The FPCC has determined that to proclaim the Canadian Pork Promotion and Research Agency, and subsequently to establish a levy order to develop its funding, as provided under Part III of the FPAA, is the best approach as the current system to support promotion and research through a patchwork of efforts at the provincial level is inefficient and ineffective at the national and international level. The increasing complexity of the issues impacting the pork sector and the need to expand markets, as well as the escalating costs involved in research and promotion, require a more strategic, coordinated and national approach, which can be facilitated through the creation of the Canadian Pork Promotion and Research Agency.

Regulatory analysis

Benefits and costs

The activities of the Canadian Pork Promotion and Research Agency are expected to have several benefits. The Canadian Pork Promotion and Research Agency aims to carry out activities focusing on funding research and the distribution of information to producers, market actors and consumers to generate higher sales and greater productivity, enhance marketability and strengthen confidence and trust in the pork sector. It will also improve the production efficiency, economic returns and competitiveness of pork in domestic and foreign markets due to increased and better market-targeted animal science and technical research.

Furthermore, the Canadian Pork Promotion and Research Agency will support promotional campaigns and better

d'importateur et de membre extraordinaire au sein du conseil d'administration.

Le comité d'examen du CPAC, qui a mené l'enquête sur la demande présentée par le Conseil canadien du porc, a conclu qu'il y avait un appui important de la part des importateurs et que beaucoup moins d'opposition était démontrée. Le comité d'examen a aussi été convaincu que le niveau de soutien à la proposition était suffisant pour satisfaire à l'exigence de la LOPA selon laquelle la majorité des producteurs et des importateurs doit être en faveur (5 898 producteurs et 27 importateurs favorables sur un total de 6 260).

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

La présente proposition n'a aucune incidence disproportionnée sur les peuples autochtones.

Choix de l'instrument

Le CPAC a déterminé que la proclamation de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc et, par la suite, une ordonnance sur les redevances à payer pour développer son financement, comme le prévoit la partie III de la LOPA, constitue la meilleure approche puisque le système actuel de soutien à la promotion et à la recherche par un ensemble d'efforts disparates à l'échelle provinciale est peu rentable et inefficace à l'échelle nationale et internationale. La complexité croissante des questions qui touchent le secteur du porc et la nécessité d'élargir les marchés, ainsi que l'escalade des coûts liés à la recherche et à la promotion, exigent une approche nationale plus stratégique et mieux coordonnée, ce qui peut être plus facile à réaliser par la création de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

On prévoit que les activités de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc présenteront plusieurs avantages. L'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc vise à mener des activités axées sur le financement de la recherche et la diffusion de l'information aux producteurs, aux acteurs du marché et aux consommateurs, afin de générer des ventes plus importantes, d'accroître la productivité, d'améliorer les possibilités de commercialisation et de renforcer la confiance dans le secteur porcin. Il permettra également d'améliorer l'efficacité de la production, les rendements économiques et la compétitivité du porc sur les marchés nationaux et étrangers, grâce à la recherche en science animale et la recherche technique accrue et mieux ciblée sur les marchés.

En outre, l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc appuiera les campagnes de promotion et

align research projects that can improve the industry's long-term sustainability and contribution to the growth of the Canadian economy.

The proclamation of the Canadian Pork Promotion and Research Agency creates no costs to the Government of Canada given that the Canadian Pork Promotion and Research Agency's activities and associated costs will be covered by the subsequent levy order.

Small business lens

The establishment of the Canadian Pork Promotion and Research Agency will have implications for small producers and small importers of pork and pork products. Based on the definition of small business (fewer than 100 employees or less than \$5 million in annual gross revenues) from the Policy on Limiting Regulatory Burden on Business, the vast majority of all pork producers qualify as a small business. These producers are members of the Canadian Pork Council and support the creation of the Canadian Pork Promotion and Research Agency as a means of helping them improve their productivity and returns through growing markets and developing procedures to deal with disease and quality challenges. For the small importers that are concerned about the estimated additional cost of 1 ¢/kg from the levy on imports affecting their business plans, in the development of the subsequent levy order, the Canadian Pork Promotion and Research Agency can consider ways to reduce this burden through establishing a minimum threshold volume or value below which the levy does not apply, or adjusting the frequency of levy payments to accommodate different situations. This will ensure that small importers do not unnecessarily bear a disproportional burden when complying with the levy order.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies to this proposal. Although there is no increase, or decrease, in administrative burden, this Proclamation will create one new regulatory title.

Regulatory cooperation and alignment

The creation of the Canadian Pork Promotion and Research Agency allows for the alignment of provincial levies in the nine member provinces covering intra-provincial trade with the national levies on interprovincial and import trade. This will permit pooling of funds for national-level promotion and research activities and distribution of funds to provinces for their components of these

veillera à mieux harmoniser les projets de recherche qui peuvent améliorer la durabilité à long terme de l'industrie et sa contribution à la croissance de l'économie canadienne.

La proclamation de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc n'entraîne aucun coût au gouvernement du Canada étant donné que ses activités et les coûts connexes seront couverts par l'ordonnance subséquente sur les redevances à payer.

Lentille des petites entreprises

L'établissement de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc aura des répercussions à la fois sur les petits producteurs et les petits importateurs de porc et de produits du porc. Selon la définition de petite entreprise (moins de 100 employés ou moins de 5 millions de dollars en revenus bruts annuels) de la Politique sur la limitation du fardeau réglementaire sur les entreprises, la grande majorité des producteurs de porcs sont admissibles à titre de petite entreprise. Ces producteurs sont membres du Conseil canadien du porc et appuient la création de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc comme moyen de les aider à améliorer leur productivité et leur rendement, grâce à la croissance des marchés et à l'élaboration de procédures pour faire face aux maladies et aux enjeux de qualité. Pour les petits importateurs préoccupés par le coût supplémentaire estimatif de 1 ¢/kg découlant de la redevance sur les importations et ayant une incidence sur leurs plans d'affaires, l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc peut, dans le cadre de l'élaboration de l'ordonnance subséquente sur la redevance à payer, envisager des moyens de réduire ce fardeau en établissant un seuil minimal de volume ou de valeur en deçà duquel la redevance ne s'applique pas ou en ajustant la fréquence des paiements de la redevance pour tenir compte de différentes situations. Ainsi, les petits importateurs n'auront pas à supporter inutilement un fardeau disproportionné pour se conformer à l'ordonnance sur les redevances à payer.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique à la présente proposition. Bien qu'il n'y ait aucune augmentation ni diminution du fardeau administratif, la présente proclamation créera un nouveau titre réglementaire.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

La création de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc permet d'harmoniser les redevances provinciales dans les neuf provinces membres couvrant le commerce intraprovincial avec les redevances nationales sur le commerce interprovincial et les importations. Cela permettra de regrouper les fonds pour les activités de promotion et de recherche à l'échelle nationale et

national projects as well as for specific provincial-level activities. A series of Memoranda of Understanding (MOUs) with each province will be drawn up to facilitate such regulatory cooperation.

Strategic environmental assessment

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

Gender-based analysis plus

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

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

This Proclamation will come into force upon registration.

Within three months of the Proclamation, an interim board for the Canadian Pork Promotion and Research Agency, set up by the Canadian Pork Council, would nominate the Canadian Pork Promotion and Research Agency's first board of directors, as per the requirements of its Proclamation order. The Canadian Pork Promotion and Research Agency would then develop its business plan and budget for its first year of activities, which would be submitted to the FPCC for review. The Canadian Pork Promotion and Research Agency would then have to file a request to the FPCC for development and approval of the levy order and subsequent collection of the levies to fund its planned activities.

The Canadian Pork Promotion and Research Agency would also prepare and sign MOUs, or other appropriate agreements, with each provincial pork board to cover the terms and obligations for levy collection and promotion and research activities. In most cases, the intra-provincial levy will continue to be collected and a portion remitted to the Canadian Pork Promotion and Research Agency for its national activities. Another MOU would be signed with Agriculture and Agri-Food Canada with regard to data collection in order to collect a levy on pork and pork product imports. Pursuant to section 27 of the FPAA, the Canadian Pork Promotion and Research Agency must conduct its operations on a self-sustaining financial basis.

de distribuer des fonds aux provinces pour leurs composantes de ces projets nationaux ainsi que pour des activités spécifiques à l'échelle provinciale. Une série de protocoles d'entente avec chaque province sera élaborée pour faciliter cette coopération en matière de réglementation.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, un examen préliminaire a permis de conclure que l'évaluation environnementale stratégique n'est pas requise.

Analyse comparative entre les sexes plus

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

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

Mise en œuvre

La présente proclamation entrera en vigueur après son enregistrement.

Dans les trois mois suivant la Proclamation, un conseil d'administration provisoire de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc serait mis sur pied par le Conseil canadien du porc qui désignerait le premier conseil d'administration de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc, conformément aux exigences de l'ordonnance de Proclamation. L'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc préparera ensuite le plan d'activités et le budget de sa première année d'activités et le soumettra au CPAC aux fins d'examen. L'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc devra ensuite déposer une demande d'ordonnance sur les redevances à payer au CPAC pour approbation, ainsi que régler la perception subséquente des redevances pour financer ses activités prévues.

L'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc élaborera et signera aussi avec chaque office provincial du porc un protocole d'entente, ou un autre type d'entente approprié, établissant les conditions et les obligations relatives à la perception des redevances et aux activités de promotion et de recherche. Dans la plupart des cas, la redevance intraprovinciale continuera d'être perçue et une partie sera remise à l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc pour les activités à l'échelle nationale. Un autre protocole d'entente concernant la collecte de données aux fins de perception d'une redevance sur les importations de porcs et de produits du porc sera signé avec Agriculture et Agroalimentaire Canada. Conformément à l'article 27 de la LOPA, l'Office

In addition to hiring an auditor for a mandatory yearly financial audit, the Canadian Pork Promotion and Research Agency would present its business plan, including a budget, and report on its activities to the FPCC every year. Pursuant to paragraph 7(1)f) of the FPAA, stakeholders affected by the actions of the Canadian Pork Promotion and Research Agency may file a complaint with the FPCC.

Proposed levy

As stated in the FPAA, once proclaimed, the Canadian Pork Promotion and Research Agency would submit a request for a levy order to the FPCC for review and approval. The FPCC members, who are all appointees of the Governor in Council, would vote on the proposed levy order. A vote of approval would lead to the levy order being published in the *Canada Gazette*, thus rendering it effective.

Contact

Carole Gendron
Director
Regulatory and Sectoral Affairs
Farm Products Council of Canada
Central Experimental Farm, Building 59
960 Carling Avenue
Ottawa, Ontario
K1A 0C6
Telephone: 613-759-1562
Fax: 613-759-1505
Teletypewriter: 613-759-1737
Email: carole.gendron@canada.ca

canadien de promotion et de recherche pour le porc doit être financièrement autonome.

En plus de retenir les services d'un vérificateur pour effectuer une vérification annuelle obligatoire des états financiers, l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc présentera son plan d'activités et un budget, puis rendra compte de ses activités au CPAC chaque année. Conformément à l'alinéa 7(1)f) de la LOPA, les intervenants touchés par les activités de l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc peuvent déposer une plainte auprès du CPAC.

Redevance proposée

Conformément aux dispositions de la LOPA, l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc, une fois créé par proclamation, soumettra au CPAC une proposition d'ordonnance sur les redevances à payer aux fins d'examen et d'approbation. Les membres du CPAC, tous nommés par le gouverneur en conseil, voteront sur le projet d'ordonnance sur les redevances à payer. Un vote d'approbation entraînera la publication de l'ordonnance sur les redevances à payer dans la *Gazette du Canada*, la rendant exécutoire.

Personne-ressource

Carole Gendron
Directrice
Affaires réglementaires et sectorielles
Conseil des produits agricoles du Canada
Ferme expérimentale centrale, édifice 59
960, avenue Carling
Ottawa (Ontario)
K1A 0C6
Téléphone : 613-759-1562
Télécopieur : 613-759-1505
Téléimprimeur : 613-759-1737
Courriel : carole.gendron@canada.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsection 39(1)^a of the *Farm Products Agencies Act*^b, proposes to direct that the *Canadian Pork Promotion and Research Agency Proclamation* be issued in accordance with the annexed schedule.

Interested persons may make representations concerning the proposed Proclamation within 30 days

^a S.C. 1993, c. 3, s. 12

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

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 39(1)^a de la *Loi sur les offices des produits agricoles*^b, se propose d'ordonner que soit prise la *Proclamation visant l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc*, conformément à l'annexe ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de proclamation dans les trente

^a L.C. 1993, ch. 3, art. 12

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

after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Carole Gendron, Director, Regulatory and Sectoral Affairs, Farm Products Council of Canada, Central Experimental Farm, Building 59, 960 Carling Avenue, Ottawa, Ontario K1A 0C6 (tel.: 613-759-1562; fax: 613-759-1505; email: carole.gendron@canada.ca).

Ottawa, February 27, 2020

Julie Adair
Assistant Clerk of the Privy Council

Canadian Pork Promotion and Research Agency Proclamation

SCHEDULE

Interpretation

1 The following definitions apply in this schedule.

Act means the *Farm Products Agencies Act*. (*Loi*)

Agency means the Canadian Pork Promotion and Research Agency established by this Proclamation. (*Office*)

hog means a live, domesticated pig that is marketed for the production of a pork product. (*porc*)

marketing, in relation to a hog and a pork product, means selling and offering for sale and buying, pricing, assembling, packing, processing, transporting, storing and any other act necessary to prepare the farm product in a form or to make it available at a place and time for purchase for consumption or use. (*commercialisation*)

plan means the promotion and research plan the terms of which are set out in Part 2. (*plan*)

pork product means an edible product made in whole or in part from a hog. (*produit du porc*)

provincial pork association means, in respect of

- (a) Ontario, Ontario Pork;
- (b) Quebec, Les éleveurs de porcs du Québec;
- (c) Nova Scotia, Pork Nova Scotia;
- (d) New Brunswick, Porc NB Pork;

jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Carole Gendron, directrice, Affaires réglementaires et sectorielles, Conseil des produits agricoles du Canada, Ferme expérimentale centrale, édifice 59, 960, avenue Carling, Ottawa (Ontario) K1A 0C6 (tél. : 613-759-1562; téléc. : 613-759-1505; courriel : carole.gendron@canada.ca).

Ottawa, le 27 février 2020

La greffière adjointe du Conseil privé
Julie Adair

Proclamation visant l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc

ANNEXE

Définitions

1 Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente annexe.

association provinciale de producteurs de porcs

- a) En Ontario, Ontario Pork;
- b) au Québec, Les éleveurs de porcs du Québec;
- c) en Nouvelle-Écosse, Pork Nova Scotia;
- d) au Nouveau-Brunswick, Porc NB Pork;
- e) au Manitoba, le Manitoba Pork Council;
- f) en Colombie-Britannique, la BC Pork Producers Association;
- g) à l'Île-du-Prince-Édouard, le PEI Hog Commodity Marketing Board;
- h) en Saskatchewan, le Saskatchewan Pork Development Board;
- i) en Alberta, l'Alberta Pork Producers Development Corporation (Alberta Pork). (*provincial pork association*)

commercialisation À l'égard des porcs et des produits du porc, la vente, la mise en vente, l'achat, la tarification, l'assemblage, l'emballage, la transformation, le transport, l'entreposage et toute autre opération nécessaire au conditionnement du produit agricole et à son offre, en un lieu et

- (e) Manitoba, the Manitoba Pork Council;
- (f) British Columbia, the BC Pork Producers Association;
- (g) Prince Edward Island, the PEI Hog Commodity Marketing Board;
- (h) Saskatchewan, the Saskatchewan Pork Development Board; and
- (i) Alberta, the Alberta Pork Producers Development Corporation (Alberta Pork). (*association provinciale de producteurs de porcs*)

PART 1

Agency

2 The 12 members of the Agency are to be elected by the delegates at the Agency's Annual General Meeting in the following manner:

(a) one member from each of the following provinces is to be elected to represent the primary producers from among the candidates who are nominated by the provincial pork association of those provinces:

- (i) Ontario,
- (ii) Quebec,
- (iii) Nova Scotia,
- (iv) New Brunswick,
- (v) Manitoba,
- (vi) British Columbia,
- (vii) Prince Edward Island,
- (viii) Saskatchewan, and
- (ix) Alberta;

(b) one member is to be elected to represent importers from among the candidates who submit their application to the Agency and who are able to demonstrate having imported hogs or pork products in the previous calendar year; and

(c) two members-at-large are to be elected from among the candidates directly involved in the work of the Agency who submit their application to the Agency, or if no applications are made, the Agency or members of the Agency may invite qualified individuals from other

à un moment donnés, pour consommation ou utilisation. (*marketing*)

Loi La Loi sur les offices des produits agricoles. (*Act*)

Office L'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc créé par la présente proclamation. (*Agency*)

plan Le plan de promotion et de recherche dont les modalités sont énoncées à la partie 2. (*plan*)

porc Animal de l'espèce porcine vivant et domestiqué, qui est commercialisé pour la production des produits du porc. (*hog*)

produit du porc Produit comestible fait entièrement ou partiellement de porc. (*pork product*)

PARTIE 1

Office

2 Les douze membres de l'Office sont élus par les délégués à l'assemblée générale annuelle de l'Office, selon la répartition suivante :

(a) un membre pour représenter les producteurs du secteur primaire de chaque province est élu parmi les candidats désignés par l'association provinciale de producteurs de porcs de chacune des provinces suivantes :

- (i) l'Ontario,
- (ii) le Québec,
- (iii) la Nouvelle-Écosse,
- (iv) le Nouveau-Brunswick,
- (v) le Manitoba,
- (vi) la Colombie-Britannique,
- (vii) l'Île-du-Prince-Édouard,
- (viii) la Saskatchewan,
- (ix) l'Alberta;

(b) un membre est élu parmi les candidats qui font parvenir une demande à l'Office et qui sont en mesure de démontrer qu'ils ont importé des porcs ou des produits du porc au cours de l'année civile précédente, pour représenter les importateurs;

(c) deux membres sont élus, à titre de membres extraordinaires, parmi les candidats qui jouent un rôle direct dans le travail de l'Office et qui font parvenir une demande à celui-ci; dans le cas où il n'y a aucune

segments of the pork value chain such as retail, restaurant and other food service, processing and research to submit their applications.

3 A member holds office for a one-year term beginning on the last day of the Annual General Meeting at which the member is elected.

4 If a member resigns or dies, the body that nominated the member is to appoint a temporary substitute member to hold office until the next Annual General Meeting, and if a member is unable to act, the body is to appoint a temporary substitute member to act during the period that the member is unable to act.

5 (1) The members of the Agency are, at their first meeting and, subsequently, at the first meeting after each Annual General Meeting, to elect from among themselves a chair and a vice-chair.

(2) If the chair or vice-chair resigns their office, ceases to be members of the Agency or dies, the members of the Agency are, at their next meeting, to elect from among themselves a new chair or vice-chair, as the case may be, to hold office for the balance of the term.

6 The head office of the Agency is to be situated in the city of Ottawa, in Ontario.

PART 2

Terms of the Plan

Promotion and Research

7 The Agency is authorized to

(a) promote the marketing and production of hogs and pork products for the purposes of interprovincial, export and import trade; and

(b) conduct and promote research activities related to those farm products.

Budget and Business Program

8 (1) The Agency must annually submit to the Council for approval a budget that sets out the costs of the proposed business and activities of the Agency for a 12-month period, a business program that sets out a detailed description of that business and those activities, and all relevant information to make the determination referred to in subsection (2).

demande, l'Office ou les membres de l'Office peuvent inviter des candidats qualifiés provenant d'autres secteurs de la chaîne de valeur de l'industrie du porc, notamment la vente au détail, la restauration et les autres services liés à l'alimentation, à la transformation et à la recherche, à poser leur candidature.

3 Chaque membre est élu pour un mandat d'un an qui débute le dernier jour de l'assemblée générale annuelle pendant laquelle il est élu.

4 En cas de démission ou de décès d'un membre, l'entité qui l'a désigné à titre de candidat nomme un suppléant qui assure l'intérim jusqu'à la prochaine assemblée générale annuelle et, dans le cas d'un empêchement, elle nomme un suppléant qui assure l'intérim pendant la durée de l'empêchement.

5 (1) À leur première réunion, et par la suite à la première réunion suivant chaque assemblée générale annuelle, les membres de l'Office élisent en leur sein le président et le vice-président de l'Office.

(2) Si le président ou le vice-président démissionne de son poste, cesse d'être membre de l'Office ou décède, les membres de l'Office élisent en leur sein, à la réunion suivante, un nouveau président ou un nouveau vice-président, selon le cas, qui exerce ses fonctions jusqu'à la fin du mandat.

6 Le siège social de l'Office est situé dans la ville d'Ottawa, en Ontario.

PARTIE 2

Modalités du plan

Promotion et recherche

7 L'Office est autorisé :

a) à promouvoir la commercialisation et la production de porcs et de produits du porc offerts sur les marchés interprovincial, d'exportation et d'importation;

b) à mener et à promouvoir des activités de recherche liées à ces produits agricoles.

Budget et programme d'affaires

8 (1) L'Office présente annuellement au Conseil un budget qui prévoit les coûts associés à ses projets d'affaires et d'activités pour une période de douze mois, un programme d'affaires contenant une description détaillée de ces projets ainsi que toute information pertinente pour approbation du budget et du programme d'affaires conformément au paragraphe (2).

(2) The Council must approve the budget and business program if it determines that

(a) the proposed business and activities of the Agency are consistent with section 7 of the Act and the object of the Agency described in section 41 of the Act; and

(b) any existing or proposed orders referred to in subsection 9(1) are necessary for the implementation or administration of the plan.

Levies and Charges

9 (1) For the purpose of implementation and administration of the plan, the Agency may, by order, impose levies or charges on persons engaged in

(a) the marketing of hogs in interprovincial or export trade; and

(b) the importation of hogs or pork products into Canada.

(2) An order may group persons into classes, specify the levies or charges, if any, payable by any person of each such class and provide for the manner of collection of the levies or charges.

(3) The Agency must retain moneys received from the levies or charges imposed on persons engaged in the importation of hogs and pork products into Canada in a separate account.

(4) Levies or charges imposed by orders of the Agency that are unpaid 30 days after they are due become a debt payable to the Agency.

(5) The Agency may, with the concurrence of a provincial pork association, appoint that association or any other person to collect on the Agency's behalf the levies or charges imposed by any order.

(6) Levies or charges referred to in paragraphs (1)(a) and (b) must be fixed at levels that will produce in each year a sufficient return to the Agency to defray its estimated administrative and program costs for the current year.

Cooperation

10 The Agency must take all reasonable steps to promote a high degree of cooperation among its members, each provincial pork association and importers of hogs and pork products into Canada.

(2) Le Conseil approuve le budget et le programme d'affaires s'il conclut que :

a) les projets d'affaires et d'activités de l'Office sont conformes à l'article 7 et à la mission de l'Office prévue à l'article 41 de la Loi;

b) les ordonnances, proposées ou existantes, visées au paragraphe 9(1) sont nécessaires pour la mise en œuvre du plan.

Taxes et prélèvements

9 (1) Pour mettre en œuvre le plan, l'Office peut, par ordonnance, imposer des taxes ou prélèvements aux personnes qui se livrent à :

a) la commercialisation des porcs sur le marché interprovincial ou d'exportation;

b) l'importation de porcs ou de produits du porc au Canada.

(2) L'ordonnance peut prévoir des catégories de personnes, et préciser, s'il y a lieu, les taxes ou prélèvements à payer par les personnes faisant partie de chacune de ces catégories et les modalités de perception de ces sommes.

(3) L'Office verse dans un compte distinct les fonds qu'il reçoit au titre des taxes ou prélèvements imposés aux personnes qui se livrent à l'importation de porcs ou de produits du porc au Canada.

(4) Les taxes ou prélèvements imposés par ordonnance de l'Office qui ne sont pas acquittés dans les trente jours suivant la date où ils sont à payer à l'Office deviennent une créance de celui-ci.

(5) L'Office peut, avec le concours d'une association provinciale de producteurs de porcs, confier à cette association ou à toute autre personne la fonction de percevoir en son nom les taxes ou prélèvements imposés par ordonnance.

(6) Les taxes ou prélèvements visés aux alinéas (1)a) et b) sont fixés aux taux voulus pour assurer chaque année à l'Office des recettes suffisantes pour couvrir le montant estimatif de ses frais d'administration et des coûts liés à son programme pour l'année en cours.

Coopération

10 L'Office prend toutes les mesures raisonnables pour promouvoir un degré élevé de coopération entre ses membres, chaque association provinciale de producteurs de porcs et les importateurs de porcs et de produits du porc au Canada.

Review of the Plan

11 (1) The Agency must hold a meeting within five years after the coming into force of this Proclamation, and every five years after that, for the purpose of reviewing the terms and effectiveness of the Plan and determining whether any modifications are required to facilitate the carrying out of the Agency's object as described in section 41 of the Act.

(2) Within three months after the date of the meeting referred to in subsection (1), the Agency must file a written report of its review and any recommendations for modifications with the Council.

Section 42 of the Act — Powers

12 Nothing in this Part affects the vesting of powers set out in section 42 of the Act in the Agency.

Examen du plan

11 (1) L'Office tient une réunion dans les cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur de la présente proclamation et tous les cinq ans par la suite, en vue d'examiner les modalités et l'efficacité du plan et de déterminer s'il y a lieu de modifier le plan pour faciliter la réalisation de sa mission prévue à l'article 41 de la Loi.

(2) Dans les trois mois suivant une réunion prévue au paragraphe (1), l'Office dépose, devant le Conseil, un rapport écrit dans lequel il expose les résultats de son examen et, s'il y a lieu, ses recommandations en vue d'apporter des modifications.

Pouvoirs prévus à l'article 42 de la Loi

12 La présente partie n'a pas pour effet de priver l'Office des pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 42 de la Loi.

By-law Amending Certain By-laws Made Under the Canadian Payments Act

Statutory authority

Canadian Payments Act

Sponsoring department

Department of Finance

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the By-law.)

Issues

Amendments to Canadian Payments Association By-laws Nos. 1, 2, 3 and 7 are required as a result of changes to the *Canada Deposit Insurance Corporation Act* (CDIC Act) to accommodate its updated resolution regime. The amendments also address a concern raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) regarding the discretionary authority of the President of the Canadian Payments Association (operating as Payments Canada) to suspend a participant from participation in the Large Value Transfer System (LVTS) upon a declaration of non-viability.

Amendments to By-law No. 3 are proposed to remove the 0.5% volume requirements for direct participation in the Automated Clearing Settlement System (ACSS). This approach responds to the Bank of Canada Risk-Management Standards for Prominent Payment Systems (PPS Standards) in relation to the transition to risk-based criteria for direct participation in the ACSS.

Amendments to By-law No. 1 are also being proposed to implement the legislative amendments made to the *Canadian Payments Act* set out in the *Budget Implementation Act, 2019, No. 1* (BIA1 2019) regarding the Stakeholder Advisory Council (SAC).

Background

The *Canadian Payments Act* establishes the Canadian Payments Association (operating as Payments Canada)

Règlement administratif modifiant certains règlements administratifs pris en vertu de la Loi canadienne sur les paiements

Fondement législatif

Loi canadienne sur les paiements

Ministère responsable

Ministère des Finances

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie du règlement administratif.)

Enjeux

Des modifications aux règlements administratifs n^{os} 1, 2, 3 et 7 de l'Association canadienne des paiements sont nécessaires à la suite de changements à la *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada* (Loi sur la SADC) pour tenir compte de son nouveau régime de résolution. Les modifications répondent également à une préoccupation soulevée par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation concernant le pouvoir discrétionnaire du président de l'Association canadienne des paiements (fonctionnant sous le nom de Paiements Canada) de suspendre un participant du système de transfert de paiements de grande valeur (STPGV) lors d'une déclaration de non-viabilité.

Des modifications au règlement administratif n^o 3 sont proposées afin de supprimer les exigences de 0,5 % en volume pour la participation directe au Système automatisé de compensation et de règlement (SACR). Cette approche répond aux Normes de gestion des risques applicables aux systèmes de paiement importants (Normes applicables aux SPI) de la Banque du Canada en ce qui concerne la transition vers des critères fondés sur les risques pour la participation directe au SACR.

Des modifications au règlement administratif n^o 1 sont également proposées pour mettre en vigueur les modifications législatives apportées à la *Loi canadienne sur les paiements* dans la *Loi n^o 1 d'exécution du budget de 2019* (LEB1 2019) concernant le comité consultatif des intervenants (CCI).

Contexte

La *Loi canadienne sur les paiements* établit l'Association canadienne des paiements (fonctionnant sous le nom de

and sets out the governance and membership requirements of the organization. The Act also mandates Payments Canada to establish and operate national systems for the exchange, clearing, and settlement of payments between banks, credit unions, and other Payments Canada members. Payments Canada operates the ACSS and the LVTS. The by-laws of Payments Canada are statutory instruments, and provide the legal foundation for these systems.

The ACSS is a deferred net settlement system that clears retail payments, including paper-based payment items such as cheques, pre-authorized debits and credits, as well as smaller-value payment items, such as debit card or automated banking machine transactions. The LVTS is Canada's real-time electronic system for processing large-value Canadian dollar payments. Certain financial institutions participate directly in the LVTS, while others arrange LVTS payments for their customers through LVTS direct participants. There are three sets of amendments to the by-laws:

The first set of amendments align the by-laws with the Canada Deposit Insurance Corporation (CDIC) resolution regime and stay provisions as set out in the CDIC Act, and address a concern raised by the SJCSR. In 2010, amendments were made to the CDIC Act to provide CDIC with greater flexibility to enhance its ability to safeguard financial stability in Canada. Specifically, CDIC was given authority to

- Create a bridge institution to assume the assets and liabilities, in whole or in part, of a failing institution in order to help preserve critical functions while stabilizing and restructuring the institution; and
- Recapitalize (bail-in) domestic systemically important banks by converting certain long-term debt to common shares while the institution remains open and operating, thereby maintaining the institution's ability to provide critical services to the financial system and to Canadians.

The CDIC Act also includes provisions that would limit the ability of counterparties to close out contracts and relationships with the institution by virtue of the fact that CDIC is undertaking a resolution action.

Amendments to By-laws Nos. 1, 2, 3 and 7 are required to remedy discrepancies with the CDIC Act and to support the implementation of a resolution strategy. The proposed amendments meet the CDIC Act requirements and remedy

Paiements Canada) et énonce les exigences quant à sa gouvernance et à son adhésion. La *Loi canadienne sur les paiements* mandate Paiements Canada à établir et à mettre en œuvre des systèmes nationaux d'échange, de compensation et de règlement des paiements entre les banques, les caisses populaires et d'autres membres de Paiements Canada. Paiements Canada exploite le SACR et le STPGV. Les règlements administratifs de Paiements Canada constituent des textes réglementaires et fournissent la base juridique de ces systèmes.

Le SACR est un système de règlement net différé qui compense les paiements de détail, y compris les instruments de paiement en format papier, comme les chèques, les débits et crédits préautorisés, ainsi que les instruments de paiement d'une valeur moindre, comme les opérations de carte de débit ou de guichet automatique bancaire. Le STPGV est le système électronique canadien en temps réel pour le traitement des paiements en dollars canadiens de grande valeur. Certaines institutions financières participent directement au STPGV, tandis que d'autres organisent des paiements du STPGV pour leurs clients par l'intermédiaire de participants directs au STPGV. Il y a trois séries de modifications aux règlements administratifs.

La première série de modifications aligne les règlements administratifs sur le régime de résolution de la Société d'assurance-dépôts du Canada (SADC) et sur les dispositions de suspension de la Loi sur la SADC et répond à une préoccupation soulevée par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. En 2010, des modifications ont été apportées à la Loi sur la SADC afin d'offrir à la SADC une plus grande souplesse afin d'améliorer sa capacité de protéger la stabilité financière au Canada. Plus précisément, la SADC a reçu l'autorisation de :

- Créer une institution-relais afin d'assumer les actifs et les passifs, en tout ou en partie, d'une institution défailante afin de contribuer à préserver les fonctions critiques tout en stabilisant et en restructurant l'institution;
- Recapitaliser (recapitalisation interne) les banques nationales d'importance systémique en convertissant certaines dettes à long terme en actions ordinaires pendant que l'institution demeure ouverte et opérationnelle, maintenant ainsi la capacité de l'institution à fournir des services essentiels au système financier et aux Canadiens.

La Loi sur la SADC comprend également des dispositions qui limiteraient la capacité des contreparties à conclure des contrats et des relations avec l'institution en raison du fait que la SADC entreprend une action de résolution.

Des modifications aux règlements administratifs n^{os} 1, 2, 3 et 7 sont requises pour aligner les règlements administratifs sur la Loi sur la SADC et appuyer la mise en œuvre d'une stratégie de résolution. Les modifications proposées

discrepancies between the CDIC Act and the Payments Canada by-laws.

The second set of amendments align the ACSS by-law with the Bank of Canada Prominent Payment System Standards. In 2016, the Governor of the Bank of Canada designated the ACSS as a Prominent Payment System. A prominent payment system is one whose disruption or failure could have the potential to pose risks to the Canadian economic activity and affect general confidence in the payments system. The designation brought the ACSS under the formal oversight of the Bank of Canada, thereby requiring Payments Canada to meet the Bank of Canada Risk-Management Standards for Prominent Payment Systems. These standards are based on the *Principles for Financial Market Infrastructures* of the Committee on Payments and Market Infrastructures and the International Organization of Securities Commissions. Standard 13 (Access) requires a prominent payment system to have objective, risk-based and publicly disclosed criteria for participation that permit fair and open access. The by-law requires that a direct/group clearer for the ACSS hold at least 0.5% of the volume in the system. Removing the volume requirement under the ACSS by-law is in line with the objective of risk-based standards.

The third set of amendments are consequential to technical amendments to the *Canadian Payments Act* that were introduced in BIA1 2019. The legislative amendments in BIA1 2019 make changes to the operation of the Board of Directors and move a number of prescriptive details relating to the Stakeholder Advisory Council (SAC) from the Act to the by-laws to enable Payments Canada to more rapidly change the composition of the SAC to keep pace with the rapidly changing payments ecosystem. The SAC is composed of members representing the views of consumers, businesses, retailers, and governments, as well as related service providers. The role of the SAC is to advise the Board of Directors on payment, clearing, and settlement matters, to provide input on proposed initiatives, including by-laws, policy statements, and rules that affect third parties, and to identify issues that might concern payment system users and service providers.

In addition, BIA1 2019 gave Payments Canada the authority to make by-laws that prescribe classes of members of the SAC who are eligible for remuneration. The by-laws currently require two members of the SAC to represent the interests of consumers, but the organization has

sont conformes aux exigences de la Loi sur la SADC et corrigent l'écart entre la Loi sur la SADC et les règlements administratifs de Paiements Canada.

La deuxième série de modifications aligne le règlement administratif du SACR sur les Normes applicables aux systèmes de paiement importants de la Banque du Canada. En 2016, le gouverneur de la Banque du Canada a désigné le SACR comme système de paiement important. Les systèmes de paiement importants sont des systèmes dont la perturbation ou la défaillance pourraient engendrer des risques pour l'économie canadienne et entraîner une perte de confiance à l'égard de l'ensemble du système de paiement. La désignation a placé le SACR sous la surveillance officielle de la Banque du Canada, ce qui oblige Paiements Canada à respecter les Normes de gestion des risques applicables aux systèmes de paiement importants de la Banque du Canada. Ces normes sont fondées sur les *Principes pour les infrastructures de marchés financiers* du Comité sur les paiements et les infrastructures de marché et de l'Organisation internationale des commissions de valeurs. La Norme 13 (Accès) exige qu'un système de paiements important dispose de critères de participation objectifs, fondés sur les risques et rendus publics, qui permettent un accès équitable et ouvert. Le règlement administratif exige qu'un adhérent ou un adhérent-correspondant de groupe ait au moins 0,5 % du volume total du système pour accéder au SACR. Supprimer l'exigence relative au volume aligne le règlement administratif du SACR sur l'objectif d'avoir une participation fondée sur les risques.

La troisième série de modifications découle des modifications techniques à la *Loi canadienne sur les paiements* qui ont été introduites dans la LEB1 2019. Les modifications législatives dans la LEB1 2019 apportent des changements au fonctionnement du conseil d'administration et déplacent un certain nombre de détails normatifs relatifs au comité consultatif des intervenants (CCI) de la Loi vers les règlements administratifs afin de permettre à Paiements Canada d'apporter des modifications plus rapidement au CCI afin de suivre le rythme de l'écosystème des paiements en évolution rapide. Le CCI est constitué de membres représentant les consommateurs, les entreprises, les détaillants et les gouvernements, de même que les fournisseurs de services connexes. Le rôle du CCI est de donner des avis au conseil d'administration sur les questions de paiement, de compensation et de règlement, et commente les initiatives proposées, y compris les règlements administratifs, les énoncés de politique et les règles qui touchent des tiers. Il cerne également les enjeux qui pourraient toucher les utilisateurs des systèmes de paiement et les fournisseurs de services.

De plus, la LEB1 2019 a donné à Paiements Canada le pouvoir de prendre des règlements administratifs qui prescrivent des catégories de membres du CCI qui sont admissibles à une rémunération. Les règlements administratifs exigent actuellement que deux membres du

struggled to fill these seats, given financial constraints facing some consumer groups. Consequently, it is proposed that the by-laws prescribe those representing the interests of consumers as eligible for remuneration. This would ensure that the Payments Canada Board continues to receive high-quality counsel on consumer interests.

Objective

The first set of amendments is to address any discrepancies between the CDIC Act and the Payments Canada by-laws in the case of resolution of a financial institution. The amendments also provide clarity on when the Payments Canada President may use his or her discretionary authority to suspend a participant from participating in the LVTS upon a declaration of non-viability.

The second set of amendments is to ensure that Payments Canada observes the PPS Standards.

The third set of amendments is to add necessary provisions for the operation of the SAC and prescribe which of its members are eligible for remuneration (consumer groups).

Description

1) By-law No. 1 — General

The changes proposed for By-law No. 1 include wording to prohibit the Payments Canada Board from suspending a member's rights solely by reason that the member is subject to a CDIC resolution order.

Where a CDIC member has been declared non-viable and the Governor in Council establishes a bridge institution, a new provision in the By-law would provide for the transfer of all rights and obligations for the exchange, clearing and settlement of payment items from the non-viable member to the bridge institution.

The changes in relation to the bridge institution are designed to ensure that CDIC can operate the bridge institution without the latter being subject to suspension and permit the bridge institution to take on the payment-related activities of the failing institution.

The changes in relation to the SAC would prescribe details of the Council, including the number of members, composition, criteria, eligibility for remuneration, and term limits.

CCI représentent les intérêts des consommateurs, mais Paiements Canada a du mal à remplir ces sièges, compte tenu des contraintes financières auxquelles sont confrontés certains groupes de consommateurs. Par conséquent, il est proposé que le règlement administratif prescrive ceux qui représentent les intérêts des consommateurs comme admissibles à une rémunération. Cela garantirait que le conseil de Paiements Canada continue de recevoir des conseils de haute qualité sur les intérêts des consommateurs.

Objectif

La première série de modifications vise à corriger toute divergence entre la Loi sur la SADC et les règlements administratifs de Paiements Canada dans le cas de la résolution d'une institution financière. Les modifications précisent également à quel moment le président de Paiements Canada peut utiliser son pouvoir discrétionnaire pour suspendre un participant du STPGV à la suite d'une déclaration de non-viabilité.

La deuxième série de modifications vise à garantir que Paiements Canada respecte les Normes applicables aux SPI.

La troisième série de modifications ajoute les dispositions nécessaires au fonctionnement du CCI et prescrit lesquels de ses membres sont admissibles à une rémunération (groupes de consommateurs).

Description

1) Règlement administratif n° 1 — Dispositions générales

Les modifications proposées pour le règlement administratif n° 1 comprennent un libellé interdisant au conseil d'administration de Paiements Canada de suspendre les droits d'un membre uniquement parce que le membre fait l'objet d'un ordre de résolution de la SADC.

Lorsqu'un membre de la SADC a été déclaré non viable et que le gouverneur en conseil établit une institution-relais, une nouvelle disposition dans le règlement administratif prévoit le transfert de tous les droits et obligations pour l'échange, la compensation et le règlement des effets de paiement du membre non viable à l'institution-relais.

Les modifications reliées à l'institution-relais visent à garantir que la SADC peut exploiter l'institution-relais sans que cette dernière ne fasse l'objet d'une suspension et permettent à l'institution-relais de prendre en charge les activités liées aux paiements de l'institution en difficulté.

Les modifications reliées au CCI prescriraient des détails sur le Conseil, y compris le nombre de membres, la composition, les critères, l'admissibilité à la rémunération et les limites du mandat.

2) By-law No. 2 — Finance

The amendment exempts a bridge institution from the requirement for new members to pay the full common service fee in the first year of membership. Since a bridge institution would take on the membership rights of a failing institution, it would not be subject to the requirement to pay the full common service fee in the first year of membership.

3) By-law No. 3 — Payment Items and Automated Clearing Settlement System

The amendment aligns the By-law with the stay provisions in the CDIC Act, in preventing clearing agents from ceasing to act for an indirect clearer where CDIC is providing a full financial guarantee to meet the obligations of the indirect clearer. This approach protects clearing agents from financial exposures to indirect clearers that are the subject of a resolution order.

The changes also remove the requirement for an ACSS direct or group clearer to hold at least 0.5% of the volume in the system.

4) By-law No. 7 — Respecting the Large Value Transfer System

The changes proposed for By-law No. 7 provide agents of Her Majesty in right of Canada or of a province with the same treatment as a regulator or other supervisory body. The existing section 62 requires the President of Payments Canada to suspend a participant that is declared non-viable by a regulator or supervisory body *during* an LVTS cycle.

The proposed amendments change the automatic suspension to a discretionary one where the risks to the system or its participants can be adequately mitigated through other means. Section 62 would have the President consult with the Governor of the Bank of Canada and the Minister of Finance after being advised of a declaration of non-viability and ensure that there will be concurrence on whether or not to suspend, taking into account the efficiency, safety and soundness of the system.

In addition, the existing section 63 automatically suspends a participant who is declared non-viable *outside* of an LVTS cycle, unless the President orders otherwise. While the President has a discretionary power not to suspend under section 63, the proposed amendments would align the language with that of section 62 to ensure consistency in approach and application.

2) Règlement administratif n° 2 — Finances

La modification exempte une institution-relais de l'exigence que les nouveaux membres versent les droits de service communs complets pour la première année d'adhésion. Puisqu'une institution-relais assumerait les droits d'adhésion de l'institution en difficulté, elle ne serait pas assujettie à l'exigence de payer les droits de service communs complets pour la première année d'adhésion.

3) Règlement administratif n° 3 — Instruments de paiement et système automatisé de compensation et de règlement

La modification aligne le règlement administratif sur les dispositions de suspension de la Loi sur la SADC, en empêchant les agents de compensation de cesser d'agir pour un sous-adhérent lorsque la SADC offre une garantie financière complète pour répondre aux obligations du sous-adhérent. Cette approche protège les agents de compensation des expositions financières aux sous-adhérents qui font l'objet d'un ordre de résolution.

Les modifications suppriment également la nécessité qu'un adhérent ou adhérent-correspondant de groupe au SACR détienne au moins 0,5 % du volume du système.

4) Règlement administratif n° 7 — Sur le système de transfert de paiements de grande valeur

Les modifications proposées au règlement administratif n° 7 accordent aux mandataires de Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province le même traitement qu'un organisme de réglementation ou qu'un autre organisme de surveillance. L'article 62 actuel exige que le président de Paiements Canada suspende un participant qui est déclaré non viable par un organisme de réglementation ou de surveillance *pendant* un cycle du STPGV.

Les modifications proposées changent la suspension automatique en une suspension discrétionnaire où les risques pour le système ou ses participants peuvent être adéquatement atténués par d'autres moyens. L'article 62 requerra que le président consulte le gouverneur de la Banque du Canada et le ministre des Finances après avoir été avisé d'une déclaration de non-viabilité. On demandera au gouverneur et au ministre s'il convient de suspendre ou non un participant, compte tenu de l'efficacité, de la sécurité et de la solidité du système.

Par ailleurs, l'article 63 existant suspend automatiquement le participant qui est déclaré non viable *après* un cycle du STPGV, sauf indication contraire du président. Bien que le président ait le pouvoir discrétionnaire de ne pas procéder à une suspension en vertu de l'article 63, les modifications proposées aligneraient le libellé sur celui de l'article 62 afin d'assurer la cohérence de l'approche et de l'application.

Regulatory development

Consultation

In developing the proposed amendments in relation to resolution, the Canada Deposit Insurance Corporation, the Bank of Canada, the Office of the Superintendent of Financial Institutions and Payments Canada were consulted. In addition, Payments Canada consulted its members.

In relation to the removal of the volume requirements, Payments Canada discussed the proposed changes with its members and with the SAC. The policy positions were set out in a consultation paper, which was distributed to relevant Payments Canada councils, including the Member Advisory Council and the SAC, and released publicly on the Payments Canada website.

In relation to the changes to the SAC, the Department of Finance received feedback as part of its 2018 consultation on the review of the *Canadian Payments Act* suggesting the need for flexibility and for remuneration of consumer groups. Payments Canada has also consulted with its members and the SAC on the proposed changes before seeking Board approval.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

Not applicable.

Instrument choice

This policy will be implemented by amending the Canadian Payments Association by-laws.

Regulatory analysis

Benefits and costs

There are no costs to the Government or taxpayers. Payments Canada is a statutory corporation (non-share capital) created by an Act of Parliament. It operates on a not-for-profit basis and recovers its costs through transaction fees and common service dues levied on members.

In relation to the removal of the 0.5% volume requirement, the estimated cost shared among all 12 existing ACSS direct participants to on-board one or more new direct participants at the same time is \$786,500. It is anticipated that only a few institutions may seek to become direct participants in the ACSS.

The expected annual cost shared among all members to remunerate consumer representatives on the SAC is

Élaboration de la réglementation

Consultation

Lors de l'élaboration des modifications proposées concernant la résolution, la Société d'assurance-dépôts du Canada, la Banque du Canada, le Bureau du surintendant des institutions financières et Paiements Canada ont été consultés. De plus, Paiements Canada a consulté ses membres.

En ce qui concerne la suppression des exigences de volume, Paiements Canada a discuté des modifications proposées avec ses membres et avec le CCI. Les positions stratégiques ont été énoncées dans un document de consultation, qui a été distribué aux comités concernés de Paiements Canada, y compris le Comité consultatif des membres et le CCI, et qui a été publié sur le site Web de Paiements Canada.

En ce qui concerne les modifications apportées au CCI, le ministère des Finances a reçu des commentaires dans le cadre de sa consultation sur l'examen de la *Loi canadienne sur les paiements* en 2018 suggérant le besoin de flexibilité et de rémunération des groupes de consommateurs. Paiements Canada a également consulté ses membres et le CCI sur les changements proposés avant de demander l'approbation de son conseil d'administration.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Sans objet.

Choix de l'instrument

Cette politique sera mise en œuvre en modifiant les règlements administratifs de l'Association canadienne des paiements.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Il n'y a aucun coût pour le gouvernement ou les contribuables. Paiements Canada est une société (sans capital-actions) créée par une loi du Parlement. Elle fonctionne sur une base sans but lucratif et récupère ses coûts grâce aux droits de transaction et aux droits de service commun perçus auprès des membres.

Concernant la suppression de l'exigence de volume de 0,5 %, le coût estimatif partagé entre les 12 participants directs actuels du SACR pour gagner l'adhésion d'un ou de plusieurs nouveaux participants directs en même temps est de 786 500 \$. On prévoit que seules quelques institutions pourraient chercher à devenir des participants directs du SACR.

Le coût annuel prévu partagé entre tous les membres pour rémunérer les représentants des consommateurs au sein

\$60,000. Final cost figures will be determined by Payments Canada.

Small business lens

The small business lens does not apply as the amendments do not impose costs on small businesses. All ACSS direct and group clearers, and LVTS direct participants are financial institutions.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply as the changes do not impose new administrative burden costs on businesses.

Regulatory cooperation and alignment

Not applicable.

Strategic environmental assessment

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

Gender-based analysis plus

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

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

In accordance with subsection 18(2) of the *Canadian Payments Act*, by-law changes require approval by the Minister of Finance to come into force. Following ministerial approval, the by-law must be sent to all Payments Canada members by the President. Payments Canada is responsible for ensuring that its members comply with the by-laws, as applicable. The amendment does not require any new mechanisms to ensure compliance and enforcement.

Contact

Stephanie Mould
Director, Compliance
Payments Canada
Constitution Square, Tower II
350 Albert Street, Suite 800
Ottawa, Ontario
K1R 1A4
Email: smould@payments.ca

du CCI est de 60 000 \$. Les coûts définitifs seront déterminés par Paiements Canada.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas puisque ces modifications n'imposent aucun coût aux petites entreprises. Tous les adhérents et adhérents-correspondants de groupe au SACR, et les participants directs au STPGV sont des institutions financières.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas puisque les modifications n'imposent aucun nouveau coût relatif au fardeau administratif porté par les entreprises.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Sans objet.

Évaluation environnementale stratégique

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

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucune question relative à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été relevée pour cette proposition.

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

Mise en œuvre

Conformément au paragraphe 18(2) de la *Loi canadienne sur les paiements*, les modifications aux règlements administratifs doivent être approuvées par le ministre des Finances pour entrer en vigueur. Après approbation ministérielle, le règlement administratif doit être envoyé à tous les membres de Paiements Canada par le président. Paiements Canada a la responsabilité de s'assurer que ses membres se conforment aux règlements administratifs, le cas échéant. La modification ne nécessite la mise en place d'aucun nouveau mécanisme visant à assurer l'observation et l'exécution.

Personne-ressource

Stephanie Mould
Directrice, Conformité
Paiements Canada
Constitution Square, tour II
350, rue Albert, bureau 800
Ottawa (Ontario)
K1R 1A4
Courriel : smould@payments.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Board of Directors of the Canadian Payments Association, pursuant to subsection 18(1)^a of the *Canadian Payments Act*^b, proposes to make the annexed *By-law Amending Certain By-laws Made Under the Canadian Payments Act*.

Interested persons may make representations concerning the proposed By-law within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette, Part I*, and the date of publication of this notice, and be addressed to Julie Trepanier, Director, Payments Policy, Financial Sector Policy Branch, Department of Finance, 90 Elgin Street, Ottawa, Ontario K1A 0G5 (tel.: 613-369-3719; email: julie.trepanier2@canada.ca).

Ottawa, January 21, 2020

Eileen Mercier
Chairperson of the Board of Directors of
the Canadian Payments Association

By-law Amending Certain By-laws Made Under the Canadian Payments Act**By-law No. 7 Respecting the Large Value Transfer System**

1 Subsection 14(3) of *By-law No. 7 Respecting the Large Value Transfer System*¹ is replaced by the following:

(3) The President shall, as soon as reasonably practicable, notify all participants of the name of any participant that has had its participant status suspended under subsection (1) or (2).

2 Section 62 of the By-law is replaced by the following:

62 (1) If, at any time during an LVTS cycle, an agent of Her Majesty in right of Canada, an agent or mandatary of Her Majesty in right of a province, a regulator or a supervisory body takes control of a participant or any of its

^a S.C. 2019, c. 29, s. 95

^b R.S., c. C-21; S.C. 2001, c. 9, s. 218

¹ SOR/2001-281

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le conseil d'administration de l'Association canadienne des paiements, en vertu du paragraphe 18(1)^a de la *Loi canadienne sur les paiements*^b, se propose de prendre le *Règlement administratif modifiant certains règlements administratifs pris en vertu de la Loi canadienne sur les paiements*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement administratif dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Julie Trepanier, directrice, Politique des paiements, Direction de la politique du secteur financier, ministère des Finances, 90, rue Elgin, Ottawa (Ontario) K1A 0G5 (tél. : 613-369-3719; courriel : julie.trepanier2@canada.ca).

Ottawa, le 21 janvier 2020

La présidente du conseil d'administration de
l'Association canadienne des paiements
Eileen Mercier

Règlement administratif modifiant certains règlements administratifs pris en vertu de la Loi canadienne sur les paiements**Règlement administratif n° 7 sur le système de transfert de paiements de grande valeur**

1 Le paragraphe 14(3) du *Règlement administratif n° 7 sur le système de transfert de paiements de grande valeur*¹ est remplacé par ce qui suit :

(3) Il informe tous les participants, aussitôt qu'il peut raisonnablement le faire, du nom du participant dont le statut a été suspendu au titre des paragraphes (1) ou (2).

2 L'article 62 du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :

62 (1) Dans le cas où, au cours d'un cycle du STPGV, un mandataire de Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province, une autorité réglementante ou un organisme de surveillance prend le contrôle d'un participant ou de tout

^a L.C. 2019, ch. 29, art. 95

^b L.R., ch. C-21; L.C. 2001, ch. 9, art. 218

¹ DORS/2001-281

assets or makes a declaration that a participant is considered to be no longer viable or that a participant is unable to meet its liabilities as they become due, the President may, after being advised of such an action having been taken or such a declaration having been made and with the concurrence of the Minister and the Governor of the Bank of Canada, suspend the participant from further participation in that LVTS cycle if its participation could adversely affect the efficiency, safety or soundness of the LVTS.

(2) If a decision is made to suspend a participant's participation under subsection (1), the President shall suspend the participant's participation as soon as feasible during the LVTS cycle in which the action or declaration is made.

(3) If a participant's participation is suspended under subsection (1), the President shall notify all the participants of the suspension.

3 Section 63 of the By-law is replaced by the following:

63 (1) If, after the termination of an LVTS cycle and before the opening of the following LVTS cycle, an agent of Her Majesty in right of Canada, an agent or mandatory of Her Majesty in right of a province, a regulator or a supervisory body takes control of a participant or any of its assets or makes a declaration that a participant is considered to be no longer viable or that a participant is unable to meet its liabilities as they become due, the President may, after being advised of such an action having been taken or such a declaration having been made and with the concurrence of the Minister and the Governor of the Bank of Canada, suspend the participant's status for the following LVTS cycle before that cycle begins if its participation could adversely affect the efficiency, safety or soundness of the LVTS.

(2) If a decision is made to suspend a participant's status under subsection (1), the President shall suspend the participant's status as soon as feasible before the beginning of the next LVTS cycle.

(3) If a participant's status is suspended under subsection (1), the President shall notify all the participants of the suspension.

ou partie de son actif ou déclare qu'un participant est considéré comme n'étant plus viable ou est incapable de s'acquitter de ses obligations au fur et à mesure de leur échéance, le président peut, après avoir été avisé du fait qu'une telle action a été prise ou qu'une telle déclaration a été faite et avec l'assentiment du ministre et du gouverneur de la Banque du Canada, suspendre la participation de ce participant pour ce cycle si sa participation peut avoir une incidence négative sur l'efficacité, la sécurité ou le bien-fondé du STPGV.

(2) S'il est décidé de suspendre la participation d'un participant au titre du paragraphe (1), le président procède à la suspension dès que possible pendant le cycle du STPGV au cours duquel l'action ou la déclaration est faite.

(3) Si la participation d'un participant est suspendue au titre du paragraphe (1), le président en informe tous les participants.

3 L'article 63 du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :

63 (1) Dans le cas où, après la fin d'un cycle du STPGV et avant le début du cycle du STPGV suivant, un mandataire de Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province, une autorité réglementante ou un organisme de surveillance prend le contrôle d'un participant ou de tout ou partie de son actif ou déclare qu'un participant est considéré comme n'étant plus viable ou est incapable de s'acquitter de ses obligations au fur et à mesure de leur échéance, le président peut, après avoir été avisé du fait qu'une telle action a été prise ou qu'une telle déclaration a été faite et avec l'assentiment du ministre et du gouverneur de la Banque du Canada, suspendre le statut du participant pour le cycle du STPGV suivant avant le début de celui-ci si la participation de ce participant peut avoir une incidence négative sur l'efficacité, la sécurité ou le bien-fondé du STPGV.

(2) S'il est décidé de suspendre le statut d'un participant au titre du paragraphe (1), le président procède à la suspension dès que possible avant le début du cycle du STPGV suivant.

(3) Si le statut d'un participant est suspendu au titre du paragraphe (1), le président en informe tous les participants.

Canadian Payments Association By-law No. 3 — Payment Items and Automated Clearing Settlement System

4 Section 26 of the *Canadian Payments Association By-law No. 3 — Payment Items and Automated Clearing Settlement System*² is amended by adding “and” at the end of paragraph (b) and by repealing paragraph (c).

5 Subsection 29(2) of the By-law is amended by adding “and” at the end of paragraph (a) and by repealing paragraph (b).

6 Subsection 30(1) of the By-law is replaced by the following:

Revocation of status

30 (1) The Board may revoke the group clearer status of a member if that member no longer complies with the requirements set out in paragraph 26(a), (b) or (d) or, in the case of a group referred to in paragraph 28(1)(b), the contractual commitments referred to in paragraph 29(2)(c) no longer ensure the ability of the member to satisfy its liability as group clearer.

7 The portion of subsection 39(1) of the By-law before paragraph (a) is replaced by the following:

Exception — ceasing to act immediately

39 (1) Subject to subsection 39.15(3.1) of the *Canada Deposit Insurance Corporation Act*, a clearing agent may, despite subsections 38(1) and (3), immediately cease to act for an indirect clearer if

Canadian Payments Association By-law No. 2 — Finance

8 Subsection 4(1) of the *Canadian Payments Association By-law No. 2 — Finance*³ is replaced by the following:

First year of membership

4 (1) A new member, other than an amalgamated member or a member that is designated as a bridge institution

Règlement administratif n° 3 de l’Association canadienne des paiements — instruments de paiement et système automatisé de compensation et de règlement

4 L’alinéa 26c) du *Règlement administratif n° 3 de l’Association canadienne des paiements — instruments de paiement et système automatisé de compensation et de règlement*² est abrogé.

5 L’alinéa 29(2)b) du même règlement administratif est abrogé.

6 Le paragraphe 30(1) du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :

Révocation du statut

30 (1) Le conseil peut révoquer le statut d’adhérent-correspondant de groupe du membre si celui-ci ne satisfait plus à l’une ou l’autre des exigences prévues aux alinéas 26a), b) ou d) ou, s’agissant d’un groupe visé à l’alinéa 28(1)b), si les engagements contractuels visés à l’alinéa 29(2)c) ne permettent plus au membre de s’acquitter de ses obligations à titre d’adhérent-correspondant de groupe.

7 Le passage du paragraphe 39(1) du même règlement administratif précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Exception — cessation sans délai

39 (1) Sous réserve du paragraphe 39.15(3.1) de la *Loi sur la Société d’assurance-dépôts du Canada* et malgré les paragraphes 38(1) et (3), l’agent de compensation peut, dans l’un ou l’autre des cas ci-après, cesser sans délai d’agir à ce titre pour un sous-adhérent :

Règlement administratif n° 2 de l’Association canadienne des paiements — finances

8 Le paragraphe 4(1) du *Règlement administratif n° 2 de l’Association canadienne des paiements — finances*³ est remplacé par ce qui suit :

Première année d’adhésion

4 (1) Le nouveau membre, autre qu’un membre fusionné ou un membre doté du statut d’institution-relais sous le

² SOR/2003-346

³ SOR/2016-283

² DORS/2003-346

³ DORS/2016-283

under the *Canada Deposit Insurance Corporation Act*, must, in respect of its first year of membership, pay the full amount of the common services dues for the fiscal year in which it became a member.

Canadian Payments Association By-law No. 1 — General

9 The Canadian Payments Association By-law No. 1 — General⁴ is amended by adding the following after section 6:

Bridge institution

6.1 A member that is a *federal institution*, as defined in section 2 of the *Canada Deposit Insurance Corporation Act*, and is designated as a bridge institution for another member by an order made under paragraph 39.13(1)(c) of that Act is deemed, as of the date and time specified in the order for it to assume that other member's deposit liabilities, to have, as between itself and all of the other members except that other member for whom it has been designated as a bridge institution, acquired all of that other member's rights under the by-laws and assumed all of that other member's obligations to those other members under the by-laws, in respect of the exchange, clearing or settlement of payments.

10 Section 7 of the By-law is amended by adding the following after subsection (1):

Exception

(1.1) The Board must not suspend a member's rights under paragraph (1)(b) or (c) if the member is the subject of an order made under subsection 39.13(1) of the *Canada Deposit Insurance Corporation Act*.

11 Section 10 of the By-law is replaced by the following:

Maximum number of members

10 (1) The Stakeholder Advisory Council is to consist of no more than 20 members, of which at least one but no more than two must be elected directors of the Association.

régime de la *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada*, verse, à l'égard de sa première année d'adhésion, la totalité de la cotisation pour services communs déterminée pour l'exercice au cours duquel il est devenu membre.

Règlement administratif n° 1 de l'Association canadienne des paiements — dispositions générales

9 Le Règlement administratif n° 1 de l'Association canadienne des paiements — dispositions générales⁴ est modifié par adjonction, après l'article 6, de ce qui suit :

Institution-relais

6.1 Le membre qui est une *institution fédérale* au sens de l'article 2 de la *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada* et qui est doté du statut d'institution-relais pour un autre membre par décret pris en vertu de l'alinéa 39.13(1)c) de cette loi est, à partir du moment précisé dans ce décret à compter duquel il prend en charge les obligations sous forme de dépôts de cet autre membre, en ce qui concerne les autres membres — à l'exception de celui pour lequel il est doté du statut d'institution-relais — réputé avoir, à l'égard de l'échange, de la compensation et du règlement de paiements, acquis tous les droits de ce membre qui sont prévus par les règlements administratifs et pris en charge toutes les obligations de ce membre envers les autres membres qui sont prévues par les règlements administratifs.

10 L'article 7 du même règlement administratif est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

Exception

(1.1) Toutefois, dans les cas visés aux alinéas (1)b) ou c), il ne peut suspendre les droits du membre qui fait l'objet d'un décret pris en vertu du paragraphe 39.13(1) de la *Loi sur la Société d'assurance-dépôts du Canada*.

11 L'article 10 du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :

Nombre maximal de membres

10 (1) Le comité consultatif des intervenants est composé d'au plus vingt personnes, dont au moins un, mais au plus deux sont des administrateurs élus de l'Association.

⁴ SOR/2017-1

⁴ DORS/2017-1

Composition – criteria**(2) The Council must include**

(a) at least 12 members who are representative of users, of which at least two must be representative of consumers, at least one must be representative of the retail sector, at least two must be representative of the federal and provincial governments and at least one must be representative of the treasury and cash management services sector; and

(b) at least one member who is representative of payment service providers.

12 The portion of section 11 of the By-law before paragraph (a) is replaced by the following:**Eligibility – criteria**

11 Every person appointed to the Stakeholder Advisory Council, other than an elected director of the Association, must

13 Subsection 13(1) of the By-law is replaced by the following:**Term and reappointment**

13 (1) Members of the Stakeholder Advisory Council, other than elected directors of the Association, are to be appointed for a term of no more than three years and may be reappointed for any number of additional terms.

14 The By-law is amended by adding the following after section 17:**Remuneration****Class**

17.1 Members of the Stakeholder Advisory Council who represent consumers are prescribed as a class for the purposes of subsection 21.2(7) of the Act.

Coming into Force

15 This By-law comes into force on the day on which Subdivision B of Division 1 of Part 4 of the *Budget Implementation Act, 2019, No. 1, chapter 29 of the Statutes of Canada, 2019*, comes into force, but if it is registered after that day, it comes into force on the day on which it is registered.

Composition – critères**(2) Il comprend à la fois :**

a) au moins douze membres qui représentent des usagers, dont au moins deux représentent les consommateurs, au moins un, le secteur du commerce de détail, au moins deux, les gouvernements fédéral et provinciaux et au moins un, le secteur de la gestion de trésorerie;

b) au moins un membre qui représente les fournisseurs de services de paiement.

12 Le passage de l'article 11 du même règlement administratif précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**Admissibilité – critères**

11 Toute personne nommée au comité consultatif des intervenants, autre qu'un administrateur élu de l'Association, doit satisfaire aux critères suivants :

13 Le paragraphe 13(1) du même règlement administratif est remplacé par ce qui suit :**Mandat et renouvellement**

13 (1) Le mandat des membres du comité consultatif des intervenants, sauf celui des administrateurs élus de l'Association, peut être renouvelé un nombre illimité de fois; sa durée est d'au plus trois ans.

14 Le même règlement administratif est modifié par adjonction, après l'article 17, de ce qui suit :**Rémunération****Catégorie**

17.1 Pour l'application du paragraphe 21.2(7) de la Loi, constituent une catégorie de membres du comité consultatif des intervenants les membres de ce comité qui représentent les consommateurs.

Entrée en vigueur

15 Le présent règlement administratif entre en vigueur à la date d'entrée en vigueur de la sous-section B de la section 1 de la partie 4 de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2019, chapitre 29 des Lois du Canada (2019)*, ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, III and VI — RESA)

Statutory authority
Aeronautics Act

Sponsoring department
Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Runway excursions are a civil aviation safety hazard. A runway excursion occurs when an aircraft, taking off or landing, ends its course outside of the runway when completing the take-off or landing procedure. The characteristics of the land surrounding the runway contribute to the severity of an excursion. For example, a ravine is more likely to cause serious damage to an aircraft and injury to passengers, and inhibit the ability of emergency responders to perform their duties as compared to flat terrain.

The consequences of runway excursions are minimized by the presence of safety areas around the runway. Runway end safety areas (RESAs) are compact, level and obstacle-free areas located beyond each end of a runway. They are intended to minimize the severity of aircraft damage and likelihood of injuries and casualties resulting from the excursion and facilitate the intervention of emergency services in the event of an aircraft undershooting or overrunning the runway.

The proposed amendments would mandate that RESAs be provided on more runways. In order to maximize the benefits of RESAs for the vast majority of air travelers and crews, the proposed amendments would target runways serving scheduled commercial passenger-carrying flights located at the busiest Canadian airports rather than targeting every Canadian aerodrome. This approach would increase the safety of the travelling public and crews without imposing excessive costs on the aviation industry.

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, III et VI — RESA)

Fondement législatif
Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable
Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : Les sorties de piste représentent un danger pour la sécurité de l'aviation civile. Une sortie de piste se produit lorsqu'un aéronef, au décollage ou à l'atterrissage, termine sa route en dehors de la piste avant la fin de la procédure de décollage ou d'atterrissage. Les caractéristiques du terrain entourant la piste contribuent à la gravité d'une sortie de piste. Par exemple, un ravin est plus susceptible d'endommager sérieusement un aéronef et de blesser des passagers, et il est beaucoup plus difficile pour les secouristes de s'acquitter de leurs tâches sur ce type de terrain.

L'aménagement d'aires de sécurité autour d'une piste diminue les conséquences des sorties de piste. Les aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) sont des aires compactes, planes et sans obstacle situées aux extrémités de la piste. Elles sont destinées à réduire au minimum la gravité des dommages aux aéronefs et le risque de blessures et de décès en cas de sortie de piste et à faciliter l'intervention des services d'urgence en cas d'atterrissage trop court ou de sortie en bout de piste par l'aéronef.

Les modifications proposées imposeraient l'aménagement de RESA sur davantage de pistes. Afin de maximiser les avantages des RESA pour la grande majorité des voyageurs aériens et des équipages, les modifications proposées viseraient les pistes destinées aux vols commerciaux réguliers de transport de passagers des aéroports canadiens les plus achalandés au lieu de viser tous les aéroports canadiens. Cette approche augmenterait la sécurité du public voyageur et des équipages sans imposer de coûts excessifs à l'industrie aéronautique.

Description: The proposed amendments to the *Canadian Aviation Regulations* (the Regulations or CARs) would require Canadian-certified aerodromes (airports) to extend their current safety area from the existing mandated 60 m (beyond the runway ends) to 150 m at the ends of runways that serve scheduled commercial passenger-carrying flights. Canadian airports with an annual passenger threshold of at least 325 000 would be subject to the proposed amendments. In the event that it is not possible to increase the size of the existing safety area outside the runway, then the amendments would offer other options that provide an equivalent level of safety. The proposed amendments are being imposed on airports that are not currently subject to the existing 150 m requirement in the fifth edition of the *Aerodrome Standards and Recommended Practices* (TP 312).

Cost-benefit statement: The proposed amendments would minimize the consequences of runway undershoots and overruns by reducing the severity of 10 events over 20 years. The monetized benefits of these runway excursion reductions are estimated at \$7,358,555. The costs are valued at \$32,203,985, largely due to the implementation of RESAs at a single airport with unique physical characteristics.

“One-for-One” Rule and small business lens: The proposed amendments are expected to introduce an administrative burden with estimated annualized costs of \$263, or \$7 per airport. The proposed amendments are therefore considered an “IN” under the “One-for-One” Rule. Given the 325 000-passenger threshold, no small airport is expected to be affected by the proposal.

Domestic and international coordination and cooperation: The proposed amendments would mandate the implementation of RESAs at each end of a runway serving scheduled commercial passenger-carrying flights at the busiest Canadian airports. By doing so, the proposed amendments would further align the CARs with the International Civil Aviation Organization (ICAO) standard.

Background

The *Aeronautics Act* provides the Minister of Transport with the authority to develop regulations to ensure safety and security in the aviation sector and for the travelling public. The *Canadian Aviation Regulations* (the Regulations or CARs) apply to all aspects of aeronautics, including aircraft, aerodromes and airports, licensing, training, airworthiness, flight rules, and air navigation services. Canadian airports and their respective runways are

Description : Les modifications proposées au *Règlement de l'aviation canadien* (le « Règlement » ou le « RAC ») obligerait les aéroports certifiés canadiens (aéroports) à prolonger leur aire de sécurité actuelle obligatoire de 60 m (au-delà des extrémités de piste) jusqu'à 150 m aux extrémités des pistes destinées aux vols commerciaux réguliers de transport de passagers. Les aéroports canadiens dont le seuil annuel de passagers est d'au moins 325 000 seraient assujettis aux modifications proposées. S'il n'était pas possible d'augmenter la taille de l'aire de sécurité existante en dehors de la piste, les modifications proposeraient alors d'autres options offrant un niveau de sécurité équivalent. Les modifications proposées sont imposées aux aéroports qui ne sont pas actuellement assujettis à l'exigence des 150 m prévue dans la cinquième édition du document intitulé *Aérodromes — Normes et pratiques recommandées* (TP 312).

Énoncé des coûts-avantages : Les modifications proposées réduiraient au minimum les conséquences d'un atterrissage court ou d'une sortie en bout de piste en réduisant la gravité de 10 événements sur 20 ans. Les avantages financiers de ces réductions de sorties de piste sont estimés à 7 358 555 \$. Les coûts sont évalués à 32 203 985 \$, principalement en raison de l'aménagement de RESA à un seul aéroport ayant des caractéristiques physiques uniques.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : Les modifications proposées devraient créer un fardeau administratif avec des coûts annualisés estimés à 263 \$, ou 7 \$ par aéroport. Elles sont donc considérées comme un « ajout » selon la règle du « un pour un ». Étant donné le seuil de 325 000 passagers, aucun petit aéroport ne devrait être concerné par la proposition.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : Les modifications proposées imposeraient l'aménagement de RESA à chaque extrémité des pistes destinées aux vols commerciaux réguliers de transport de passagers des aéroports canadiens les plus achalandés. Ce faisant, elles permettraient de mieux harmoniser le Règlement avec la norme de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Contexte

La *Loi sur l'aéronautique* donne au ministre des Transports le pouvoir d'élaborer des règlements pour assurer la sécurité et la sûreté du secteur de l'aviation et du public voyageur. Le *Règlement de l'aviation canadien* (le « Règlement » ou le « RAC ») s'applique à tous les aspects de l'aéronautique, y compris aux aéronefs, aux aéroports et aéroports, aux licences, à la formation, à la navigabilité, aux règles de vol et aux services de navigation

certified based on the requirements set out in the Regulations and the *Aerodrome Standards and Recommended Practices* (TP 312), which are incorporated by reference into the Regulations.

A runway excursion refers to an incident that happens when an aircraft is taking off or landing and ends its course outside of the runway when completing the take-off or landing procedure. There are three types of excursions:

1. An undershoot occurs when an aircraft touches the ground prior to the runway when landing.
2. An overrun occurs when an aircraft ends its course beyond the end of the runway, either when aborting take-off or when landing.
3. A veer-off occurs when an aircraft exits the runway along the side.

The proposed amendments cover excursions that happen prior to and beyond the runway, namely undershoots and overruns.

There are a variety of risks associated with the likelihood of runway excursions. They include, but are not limited to, the runway surface condition, the type of approach used and the fatigue level of the crew. An excursion is rarely the result of a single risk factor; rather, it is the result of a combination of various risk factors.

The Transportation Safety Board of Canada (TSB) has investigated several accidents involving runway excursions and has recommended that Transport Canada require a number of airports in Canada to implement runway end safety areas (RESAs) or a means that provides an equivalent level of safety. Runway overruns are one of the three issues currently listed on the TSB Watchlist¹ with respect to the air transportation system and have been cited several times as a critical safety issue posing a great risk to Canadians. The proposed amendments would address in part the recommendations made by the TSB on runway excursions.

The following runway overruns were brought to public attention through media coverage:

- On September 4, 2011, at the Ottawa Macdonald-Cartier International Airport, during heavy rain, an Embraer EMB-145LR operated by Trans States Airlines LLC as United Express Flight 3363 landed on Runway 32. The aircraft went off the end of the runway with 3 crew members and 44 passengers on board. The costs associated with this accident are estimated at

aérienne. Les aéroports canadiens et leurs pistes respectives sont certifiés conformément aux exigences énoncées dans le Règlement et dans le document intitulé *Aérodromes — Normes et pratiques recommandées* (TP 312), qui y est incorporé par renvoi.

Une sortie de piste désigne un incident survenu lorsqu'un aéronef décolle ou atterrit et qu'il termine sa route en dehors de la piste lors de la procédure de décollage ou d'atterrissage. Il existe trois types de sorties de piste :

1. Un atterrissage court se produit lorsqu'un aéronef touche le sol avant la piste lors de l'atterrissage.
2. Une sortie en bout de piste se produit lorsqu'un aéronef termine sa route au-delà de l'extrémité de la piste, que ce soit en cas d'interruption du décollage ou à l'atterrissage.
3. Une sortie de piste latérale se produit lorsqu'un aéronef quitte la piste sur le côté.

Les modifications proposées visent les sorties de piste qui ont lieu avant ou après la piste, à savoir les atterrissages courts et les sorties en bout de piste.

Il existe une variété de risques associés à la probabilité d'une sortie de piste, notamment l'état de la surface de la piste, le type d'approche utilisé et le niveau de fatigue de l'équipage. Une sortie de piste est rarement le résultat d'un seul facteur de risque; elle découle plus souvent d'une combinaison de facteurs.

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur plusieurs accidents impliquant des sorties de piste et a recommandé à Transports Canada de demander à des aéroports canadiens d'aménager des aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA) ou une protection offrant un niveau de sécurité équivalent. Les sorties de piste sont l'un des trois problèmes figurant actuellement sur la Liste de surveillance du BST¹ visant le réseau de transport aérien, et elles ont été désignées à plusieurs reprises comme un problème de sécurité critique présentant un risque élevé pour les Canadiens. Les modifications proposées répondraient partiellement aux recommandations du BST concernant les sorties de piste.

Les sorties en bout de piste suivantes ont été portées à l'attention du public par les médias :

- Le 4 septembre 2011, à l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, lors de fortes pluies, un Embraer EMB-145LR exploité par Trans States Airlines LLC assurant le vol 3363 de United Express a atterri sur la piste 32. L'aéronef a dépassé l'extrémité de la piste avec 3 membres d'équipage et 44 passagers à bord. Les coûts associés à cet accident sont estimés à

¹ The TSB [Watchlist](#) is published annually since 2010. It lists key safety issues identified by the TSB as issues that need to be addressed to make the Canadian transportation system safer.

¹ La [Liste de surveillance](#) du BST est publiée chaque année depuis 2010. Elle énumère les principaux problèmes de sécurité que le BST considère comme des problèmes à résoudre pour rendre le réseau de transport canadien plus sûr.

2.8 million dollars, due to legal costs, flight delays, runway closures, and the damage done to both the aircraft and the runway.

- On August 2, 2005, at the Toronto Lester B. Pearson International Airport, during heavy rain, an Airbus A340-313 operated by Air France as Flight 358 landed on Runway 24L. Unable to stop, the aircraft overran the runway and crashed into a ravine. The aircraft subsequently caught fire with 297 passengers and 12 crew members on board. All passengers and crew members were able to evacuate. However, a total of 12 individuals (2 crew members and 10 passengers) were seriously injured during the crash and the ensuing evacuation. Given the fact that it occurred in a highly trafficked airport, the excursion created a major national disruption to air travel.

Mitigation measures for runway excursions

In order to help prevent excursions from happening, Transport Canada has published guidance material² on a variety of elements³ that were identified as contributing factors of past excursions. When followed by the industry, this guidance material contributes to lowering the likelihood of runway excursions.

Although the likelihood of excursions can be decreased, it cannot be totally eliminated. This is where the proposed amendments come into play: they mandate that measures be put in place to minimize the consequences of an excursion, which vary according to the type of terrain that is found at the ends of a runway. For instance, compared to a flat area, an irregular area (e.g. a ravine) is more likely to cause serious damage to an aircraft and injury to passengers, while inhibiting the ability of emergency responders to perform their duties.

Two types of safety areas are located at the ends of runways: runway safety areas and RESAs. These are compact, level and obstacle-free areas intended to minimize the severity of injuries, to avoid fatalities, to minimize damages to the aircraft and to facilitate the intervention of emergency services in the event of undershoots and overruns.

² Guidance material complements the mandatory requirements. While guidance material is intended to provide information and guidance to the industry regarding operations matters, these documents do not constitute regulatory requirements. Non-compliance with the guidance material does not lead to a legal sanction.

³ Elements: Maintenance of runway and taxiway lighting systems, precision approach path indicator maintenance and inspection, changes to runway surface condition reporting, runway grooving, airport winter maintenance and planning, runway friction measurement and runway ice control chemical.

2,8 millions de dollars, en raison des frais juridiques, des retards de vol, des fermetures de piste et des dommages causés à l'aéronef et à la piste.

- Le 2 août 2005, à l'aéroport international Lester B. Pearson de Toronto, lors de fortes pluies, un Airbus A340-313 exploité par Air France assurant le vol 358 a atterri sur la piste 24L. Incapable de s'arrêter, l'aéronef a dépassé la piste et s'est écrasé dans un ravin. L'aéronef a ensuite pris feu avec 297 passagers et 12 membres d'équipage à bord. Tous les passagers et membres d'équipage ont pu être évacués. Toutefois, 12 personnes (2 membres d'équipage et 10 passagers) ont été grièvement blessées lors de l'accident et de l'évacuation qui a suivi. Compte tenu du fait que l'accident est survenu dans un aéroport très achalandé, la sortie de piste a entraîné une perturbation majeure du transport aérien au niveau national.

Mesures d'atténuation pour les sorties de piste

Afin de prévenir les sorties de piste, Transports Canada a publié des documents d'orientation² portant sur divers éléments³ visant des facteurs qui ont joué un rôle dans des sorties de piste par le passé. Lorsqu'elles sont suivies par l'industrie, ces orientations contribuent à réduire le risque de sortie de piste.

Bien que le risque de sortie de piste puisse être réduit, il ne peut être totalement éliminé. C'est là que les modifications proposées entrent en jeu : elles prescrivent la mise en place de mesures pour réduire au minimum les conséquences d'une sortie de piste, qui varient selon le type de terrain se trouvant aux extrémités d'une piste. Par exemple, par rapport à une surface plane, une surface irrégulière (par exemple un ravin) est plus susceptible d'endommager gravement un aéronef et de blesser les passagers, et il est beaucoup plus difficile pour les secouristes de s'acquitter de leurs tâches sur ce type de terrain.

Deux types d'aires de sécurité sont situés aux extrémités des pistes : une aire de sécurité de piste et une RESA. Il s'agit d'aires compactes, planes et sans obstacles qui sont destinées à réduire au minimum les dommages aux aéronefs et la gravité des blessures, à éviter les décès et à faciliter l'intervention des services d'urgence en cas d'atterrissage court ou de sortie en bout de piste.

² Des documents d'orientation complètent les exigences obligatoires. Bien que les documents d'orientation visent à fournir des informations et des conseils à l'industrie sur les questions d'exploitation, ils ne constituent pas des exigences réglementaires. Le non-respect des documents d'orientation ne donne pas lieu à une sanction juridique.

³ Éléments : Entretien des systèmes d'éclairage des pistes et des voies de circulation, entretien et inspection des indicateurs de trajectoire d'approche de précision, compte rendu de l'état de la surface des pistes, rainures de piste, planification et entretien en hiver, calcul de la friction sur les pistes et produit chimique de déglacage.

The runway safety area comprises an area along the sides and ends of the runway, and includes the first 60 m beyond each end of a runway. This safety area is an international standard and is mandatory for all runways in Canada. Although it provides extra space for an aircraft to stop safely, the 60 m distance covered by the runway safety area minimizes the consequences of only 53% of runway excursions.

RESAs act as an extension of the already regulated runway safety area. They require the addition of 90 m of prepared terrain to the current runway safety area, for a total safety area of 150 m at the ends of a runway. Based on Canadian data, this 150 m provides enough distance to contain 90% of runway excursions.

As a comparison, runway safety areas and RESAs are to aircraft what an airbag is to cars: they will not prevent the accident from happening. However, by providing an additional distance for aircraft to safely stop, they minimize the severity of damage and likelihood of injuries and casualties resulting from the accident.

In an effort to move Canadian requirements towards the International Civil Aviation Organization (ICAO) standard related to RESAs, the Government of Canada turned its RESA recommendation into a standard in 2015. This standard can be found in section 3.2 of the *Aerodrome Standards and Recommended Practices* (TP 312). However, the standard only applies to runways built or substantially modified after the standard came into effect. As a result, most runways do not have RESAs.

International standards and recommended practices relating to RESAs

International Civil Aviation Standards and Recommended Practices (SARPs) are set by ICAO, a specialized agency of the United Nations, established by Member States in 1944. ICAO's mandate is to manage the administration and governance of the Convention on International Civil Aviation (the Chicago Convention).

SARPs require the provision of a RESA to minimize the risk of damage to aircraft during an overrun or undershoot of a runway. In 1999, the ICAO requirement of a 90 m RESA was introduced in addition to the required 60 m beyond the runway end, bringing the total required safety area beyond the runway end to 150 m. In addition to this standard, ICAO recommends extending the RESA from 90 m to up to 240 m — where possible — to bring the

L'aire de sécurité de piste est une aire qui s'étend le long des côtés et des extrémités d'une piste et comprend les 60 premiers mètres au-delà de chaque extrémité d'une piste. Cette aire de sécurité est une norme internationale et est obligatoire pour toutes les pistes au Canada. Bien que cela offre un espace supplémentaire permettant à un aéronef de s'immobiliser en toute sécurité, la distance de 60 m couverte par l'aire de sécurité de piste réduit au minimum les conséquences de seulement 53 % des sorties de piste.

Les RESA constituent un prolongement de l'aire de sécurité de piste déjà réglementée. Elles nécessitent l'ajout de 90 m de terrain aménagé à l'aire de sécurité de piste actuelle, pour une aire de sécurité totale de 150 m aux extrémités d'une piste. Selon des données canadiennes, ces 150 m procurent une distance suffisante pour contenir 90 % des sorties de piste.

À titre de comparaison, les extrémités de bande de piste et les RESA sont pour les aéronefs ce que les coussins gonflables sont pour les voitures : elles n'empêcheront pas un accident de se produire. Cependant, en fournissant une distance supplémentaire aux aéronefs pour s'immobiliser en toute sécurité, elles réduisent au minimum la gravité des dommages et le risque de blessures et de décès résultant de l'accident.

Afin de faire évoluer les exigences canadiennes vers la norme de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) relative aux RESA, le gouvernement du Canada a transformé sa recommandation en une norme en 2015. Cette norme se trouve à l'article 3.2 du document intitulé *Aérodromes — Normes et pratiques recommandées* (TP 312). Cependant, la norme ne s'applique qu'aux pistes construites ou substantiellement modifiées après son entrée en vigueur. En conséquence, la plupart des pistes n'ont pas de RESA.

Normes et pratiques recommandées à l'échelle internationale relatives aux RESA

Les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'aviation civile internationale sont définies par l'OACI, une agence spécialisée des Nations Unies, créée par les États membres en 1944. Le mandat de l'OACI est de gérer l'administration et la gouvernance de la Convention relative à l'aviation civile internationale (la Convention de Chicago).

Les SARP exigent l'aménagement d'une RESA afin de réduire au minimum les risques de dommages aux aéronefs lors d'un atterrissage court ou d'une sortie en bout de piste. En 1999, l'exigence d'une RESA de 90 m imposée par l'OACI s'ajoutait à l'exigence de 60 m au-delà de l'extrémité de piste, ce qui portait l'aire de sécurité totale requise au-delà de l'extrémité de piste à 150 m. En plus de cette norme, l'OACI recommande d'étendre la RESA de 90 m

total safety area to 300 m.⁴ The following table details the current ICAO standards and recommendations. The ICAO standard is of 90 m for all runways (as applicable), while the recommendations vary based on the runway length and type. A standard is mandatory while a recommendation is voluntary.

à 240 m, si possible, pour porter l'aire de sécurité totale à 300 m⁴. Le tableau suivant détaille les normes et recommandations actuelles de l'OACI. La norme de l'OACI est de 90 m pour toutes les pistes (le cas échéant), mais les recommandations varient en fonction de la longueur et du type de piste. Une norme est obligatoire tandis qu'une recommandation est volontaire.

International RESA Standards and Recommendations				
Runway Code	Runway Length	Runway Type	International RESA Standard ⁵	International RESA Recommendation ⁶
Code 1	Less than 800 m	Instrument	90 m	120 m
		Non-instrument	—	30 m
Code 2	800 m up to but not including 1 200 m	Instrument	90 m	120 m
		Non-instrument	—	30 m
Code 3	1 200 m up to but not including 1 800 m	Instrument	90 m	240 m
		Non-instrument		
Code 4	1 800 m and over	Instrument	90 m	240 m
		Non-instrument		

Normes et recommandations internationales relatives aux RESA				
Code de piste	Longueur de piste	Type de piste	Norme internationale relative aux RESA ⁵	Recommandation internationale relative aux RESA ⁶
Code 1	Moins de 800 m	Instruments	90 m	120 m
		Approche à vue	—	30 m
Code 2	De 800 m à 1 200 m exclus	Instruments	90 m	120 m
		Approche à vue	—	30 m
Code 3	De 1 200 m à 1 800 m exclus	Instruments	90 m	240 m
		Approche à vue		
Code 4	1 800 m et plus	Instruments	90 m	240 m
		Approche à vue		

Canada is a signatory to the Chicago Convention and, as such, is expected to comply with ICAO's standards, or to notify ICAO of its divergence from these standards.

Le Canada est signataire de la Convention de Chicago et, à ce titre, devrait se conformer aux normes de l'OACI ou informer l'OACI de ses divergences par rapport à ces normes.

Other countries, including the United States and the members of the European Union, are taking active measures to meet SARPs for RESAs.

D'autres pays, notamment les États-Unis et les membres de l'Union européenne, prennent des mesures actives pour se conformer aux SARP en matière de RESA :

- The Federal Aviation Administration (FAA) of the United States mandates runway safety areas — including RESAs — for all certified runways, with the exception of Alaska, which only requires RESAs for runways serving aircraft with seating configurations greater

- La Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis impose des aires de sécurité de piste, y compris des RESA, pour toutes les pistes certifiées, à l'exception de l'Alaska qui n'exige des RESA que pour les pistes accueillant des aéronefs de plus de 30 sièges passagers.

⁴ ICAO Standards can be found in ICAO Annex 14, Vol. I, starting at provision 3.5.

⁵ ICAO, Annex 14, Volume I — *Aerodrome Design and Operations*, 8th Edition, July 2018.

⁶ Ibid.

⁴ Les normes de l'OACI figurent dans le volume I de l'annexe 14 de l'OACI, à partir de la disposition 3.5.

⁵ OACI, Annexe 14, volume I — *Conception et exploitation technique des aéroports*, 8^e édition, juillet 2018.

⁶ Ibid.

than 30 passengers. The FAA program to improve all RESAs at commercial service airports was initiated in 2000.⁷ As of 2015, 96% of U.S. runways had reached compliance to the extent practicable. In 2014, the FAA established the Runway Safety Focus Airport Program to address hazards specific to individual airports.

- The European Aviation Safety Agency (EASA) published the *European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions* (2013)⁸ that contains practical recommendations and guidance materials, and local runway safety teams have been established at hundreds of airports across Europe. This concept was embedded as an essential requirement to the European Union “EASA Basic Regulation,” a key element in raising the safety level for runway operations at European airports.

In Canada, the overall number of runways where RESAs are provided is low, as the introduction of the RESA standard is relatively recent (2015). Canadian airports are required to comply with the aerodrome standards and recommended practices in effect on the date on which the airport certificate was issued, unless an existing runway is substantially modified (e.g. extended) or a new runway is built. As a result, the vast majority of airports are not required to implement RESAs.

Recognizing the extent to which RESAs improve the safety of runways, some Canadian airports have voluntarily implemented the international standard of 90 m for a total safety area of 150 m (e.g. Toronto Pearson International Airport), while other Canadian airports have implemented longer RESAs, for up to 240 m for a total safety area of 300 m, to meet the ICAO recommended practice (e.g. Ottawa MacDonald-Cartier International Airport).

Issues

While some runway excursions result in minor or no consequences, other excursions do result in fatalities, serious injuries, substantial material damage, and air traffic disruptions.

Canadian airports are experiencing consistent growth in the volume of air travellers, which translates into additional annual flights. The likelihood of an excursion is present at every take-off and landing of an aircraft. As

Le programme de la FAA visant à améliorer toutes les RESA des aéroports accueillant des services commerciaux a été lancé en 2000⁷. En 2015, 96 % des pistes américaines avaient atteint la conformité dans la mesure du possible. En 2014, la FAA a mis en place le programme relatif aux aéroports axé sur la sécurité des pistes afin de faire face aux dangers propres à certains aéroports.

- L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) a publié le *European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions* (plan d'action européen pour la prévention des sorties de piste) [2013]⁸, qui contient des recommandations pratiques et du matériel d'orientation. De plus, des équipes locales de sécurité des pistes ont été mises en place dans des centaines d'aéroports d'Europe. Ce concept était inscrit au cœur des exigences essentielles du « Règlement de base de l'AESA » de l'Union européenne, élément essentiel pour rehausser le niveau de sécurité des opérations sur les pistes des aéroports européens.

Au Canada, le nombre total de pistes disposant de RESA est faible, car l'introduction de la norme relative aux RESA (« norme RESA ») est relativement récente (2015). Les aéroports canadiens sont tenus de se conformer aux normes et aux pratiques recommandées relatives aux aéroports en vigueur à la date à laquelle le certificat d'aéroport a été délivré, à moins qu'une piste existante soit modifiée de façon substantielle (par exemple prolongée) ou qu'une nouvelle piste soit construite. En conséquence, la grande majorité des aéroports ne sont pas tenus d'aménager des RESA.

Conscients de la mesure dans laquelle les RESA améliorent la sécurité des pistes, certains aéroports canadiens ont volontairement mis en œuvre la norme internationale de 90 m pour avoir une aire de sécurité totale de 150 m (par exemple l'aéroport international Pearson de Toronto), tandis que d'autres aéroports canadiens ont aménagé des RESA plus longues, jusqu'à 240 m, afin d'avoir une aire de sécurité totale de 300 m pour respecter les pratiques recommandées par l'OACI (par exemple l'aéroport international MacDonald-Cartier d'Ottawa).

Enjeux

Tandis que certaines sorties de piste n'entraînent que peu ou pas de conséquences, d'autres entraînent des décès, des blessures graves, des dégâts matériels importants et des perturbations du trafic aérien.

Les aéroports canadiens connaissent une croissance constante du nombre de passagers aériens, ce qui se traduit par des vols annuels supplémentaires. Le risque d'une sortie de piste est présent à chaque décollage et

⁷ FAA National Runway Safety Report 2013–2014

⁸ *European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions*, Edition 1.0

⁷ FAA National Runway Safety Report 2013–2014 [rapport national sur la sécurité des pistes de la FAA 2013-2014]

⁸ *European Action Plan for the Prevention of Runway Excursions*, édition 1.0

air traffic increases, it is expected that the exposure for runway undershoots and overruns will increase proportionately. More excursions would likely result in more injuries, fatalities, material damages, and air traffic disruptions.

The proposed amendments would require the provision of RESAs at runways serving commercial scheduled passenger-carrying flights that are located at the busiest Canadian airports. If an excursion occurs on a runway with a RESA, adverse consequences would be minimized. As a result, fatalities could be avoided and the number of injured passengers would be minimized, as could the severity of injuries. Furthermore, damages to the aircraft and airport installations would be minimized, the intervention of emergency services would be facilitated, and the activities of the runway and air traffic would resume more quickly.

As the consequences of excursions tend to be more severe where RESAs are not provided, the consequence of not mandating RESAs would translate into a safety risk for air travellers and crews. This may result in loss of confidence in the Canadian aviation industry and in the Government of Canada by the Canadian public and Canada's aviation partners.

Objectives

The objectives of the proposed amendments are to improve safety of air travel by reducing the adverse consequences of runway undershoots and overruns. These consequences include the following:

- the severity of injuries and fatalities;
- the severity of damage to aircraft and airport installations;
- delays associated with the intervention of emergency services; and
- disruption of airport operations and air travel while the runway is closed due to an excursion.

In addition, the proposed amendments aim at aligning the requirements of the Regulations with the ICAO standard, while addressing the intent of the recommendation made by TSB.

Description

Airports and runways

These proposed amendments would amend parts I, III and VI of the Regulations. The proposed requirements would apply to aerodromes operating under an airport

atterrissage d'un aéronef. À mesure que le trafic aérien augmente, on s'attend à ce que l'exposition aux atterrissages courts et aux sorties en bout de piste augmente proportionnellement. Plus de sorties de piste entraîneraient probablement davantage de blessures, de décès, de dommages matériels et de perturbations du trafic aérien.

Les modifications proposées nécessiteraient l'aménagement de RESA sur les pistes destinées aux vols commerciaux réguliers de transport de passagers des aéroports canadiens les plus achalandés. Si une sortie de piste se produisait sur une piste où une RESA est aménagée, les conséquences négatives seraient minimales. En conséquence, des décès pourraient être évités, et le nombre de passagers blessés serait réduit au minimum, ainsi que la gravité des blessures. En outre, les dommages aux aéronefs et aux installations aéroportuaires seraient aussi réduits au minimum, l'intervention des services d'urgence serait facilitée et les activités de la piste et du trafic aérien reprendraient plus rapidement.

Étant donné que les conséquences des sorties de piste tendent à être plus graves lorsqu'aucune RESA n'a été aménagée, le fait de ne pas l'exiger entraînerait un risque pour la sécurité des voyageurs et des équipages. Cela pourrait entraîner une perte de confiance dans l'industrie aéronautique canadienne et envers le gouvernement du Canada par le public canadien et les partenaires du Canada du secteur de l'aviation.

Objectifs

Les modifications proposées ont pour objectif d'améliorer la sécurité du transport aérien en réduisant les conséquences néfastes des atterrissages courts et des sorties en bout de piste. Ces conséquences sont notamment les suivantes :

- la gravité des blessures et des décès;
- la gravité des dommages causés aux aéronefs et aux installations aéroportuaires;
- les retards liés à l'intervention des services d'urgence;
- la perturbation des opérations aéroportuaires et des déplacements aériens lorsque la piste est fermée en raison d'une sortie de piste.

De plus, les modifications proposées visent à aligner les exigences du Règlement sur la norme de l'OACI, tout en tenant compte de l'intention de la recommandation formulée par le BST.

Description

Aéroports et pistes

Les modifications proposées modifieraient les parties I, III et VI du Règlement. Les exigences proposées s'appliqueraient aux aéroports exploités en vertu d'un certificat

certificate (airports) that meet or exceed the minimum passenger threshold. Only runways serving scheduled commercial passenger-carrying flights would be subject to the proposed amendments.

Airports reaching a minimum passenger threshold

Under the current airport certification requirements, RESAs are implemented based on the length of the runway, type of approach, and number of passenger seats on the aircraft using the runway. The proposed amendments would replace these criteria with new criteria based on a minimal airport annual passenger threshold of 325 000. Military airports would not be subject to these proposed amendments.

There would be a two-year implementation period for airports to comply with the proposed Regulations. For airports that have already reached the threshold, the implementation period would start at the time of the publication of the amendments in the *Canada Gazette*, Part II. For other airports, the implementation period would start after three consecutive calendar years of meeting the threshold.

Conversely, an airport operator would no longer be subject to RESA requirements after three consecutive calendar years of a passenger threshold below 325 000. In such a case, the airport operator would no longer be required to comply with the RESA requirements.

Runways serving scheduled commercial passenger-carrying flights

The proposed amendments would become mandatory for existing and new runways of all lengths serving scheduled commercial passenger-carrying flights. Runways that are not serving this particular type of flight — such as runways exclusively serving cargo flights, pilot training flights and/or private flights — would not be subject to these proposed amendments.

Runway end safety areas

RESA compliance can be achieved through different ways, at the discretion of the airport operator. Available options are increasing the size of the safety area outside the runway, as per the required minimal length; adjusting the runway's declared distances; installing an arresting system or using a combination of increasing the runway safety area outside the runway and adjusting the runway's declared distances.

d'aéroport (aéroports) qui atteignent ou dépassent le seuil minimal de passagers. Seules les pistes destinées aux vols commerciaux réguliers de transport de passagers seraient soumises aux modifications proposées.

Aéroports atteignant un seuil minimal de passagers

En vertu des exigences actuelles en matière de certification des aéroports, les RESA sont aménagées en fonction de la longueur de la piste, du type d'approche et du nombre de sièges passagers des aéronefs empruntant la piste. Les modifications proposées remplaceraient ces critères par de nouveaux, fondés sur un seuil minimal de 325 000 passagers par an pour les aéroports. Les aéroports militaires ne seraient pas soumis aux modifications proposées.

Les aéroports disposeraient d'une période de mise en œuvre de deux ans pour se conformer à la réglementation proposée. Pour les aéroports qui ont déjà atteint ce seuil, la période de mise en œuvre commencerait au moment de la publication des modifications dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*. Pour les autres aéroports, la période de mise en œuvre débiterait après trois années civiles consécutives d'atteinte du seuil.

Inversement, un exploitant d'aéroport ne serait plus soumis aux exigences relatives aux RESA après trois années civiles consécutives d'un seuil de passagers inférieur à 325 000. Dans un tel cas, l'exploitant de l'aéroport ne serait plus tenu de se conformer aux exigences relatives aux RESA.

Pistes destinées aux vols commerciaux réguliers de transport de passagers

Les modifications proposées deviendraient obligatoires pour les pistes existantes et nouvelles de toutes les longueurs destinées aux vols commerciaux réguliers de transport de passagers. Les pistes qui ne sont pas destinées à ce type de vols, comme les pistes destinées exclusivement à des vols cargo, des vols de formation des pilotes ou des vols privés, ne seraient pas soumises aux modifications proposées.

Aires de sécurité d'extrémité de piste

La conformité à la norme RESA peut être assurée de différentes manières, à la discrétion de l'exploitant de l'aéroport. Les options disponibles sont les suivantes : augmenter la taille de l'aire de sécurité en dehors de la piste selon la longueur minimale requise, ajuster les distances déclarées de la piste, installer un système d'arrêt ou utiliser une combinaison de l'augmentation de l'aire de sécurité de la piste en dehors de la piste et de l'ajustement des distances déclarées de la piste.

Increasing the size of the safety area outside the runway

Preparing an additional piece of terrain beyond existing levelled surfaces would increase the regulated safety area from 60 m to 150 m prior to and beyond the runway.⁹ This option would be adopted where there is sufficient land available at the ends of a runway.

Should this option be chosen, the piece of land located prior to and after the runway would need to meet the RESA requirements as stated in TP 312. This may require land filling, ground compacting and/or ground levelling. Obstacles present in the area would need to be removed. No modifications would be required to the runway itself.

Adjusting the declared distances of the runway

Reducing the declared distances¹⁰ available and suitable for meeting take-off and landing distance performance requirements for runways would be a different option. Under this scenario, the runway declared maximum distances available would be reduced by a maximum of 90 m per runway end (which would add up to 150 m with the runway safety area). This option may be adopted where a reduction of the declared distances does not impact, or only slightly impacts, the use of critical aircraft, e.g. on runways that exceed the length requirement with respect to the use of critical aircraft. The critical aircraft are the aircraft identified as having the most demanding operational requirements with respect to the determination of movement area dimensions, and other aerodrome physical characteristics at the aerodrome or part thereof.

If this option is chosen, the only action required on the part of the operator would be an amendment to the airport operations manual (AOM) and submission of the updated AOM to the Minister of Transport for approval. Should the runway declared distances be reduced by the maximum RESA length (90 m at each end of the runway), the total available distance for take-off and landing would be reduced by a maximum of 180 m in total (90 m per runway end). Once the declared distances are modified, pilots would adjust their calculations with regard to the distances required for take-off and landing (the distance needed varies depending on a variety of factors, including the type of aircraft and its weight, the weather [e.g. presence of rain or snow] and the atmospheric conditions [e.g. barometric pressure]). In certain cases, the reduction of available distance may result in an adjustment of the aircraft

⁹ Guidance is provided by Transport Canada through its advisory circular on Runway End Safety Area Bearing Strength Requirements (AC No. 302-015).

¹⁰ The declared distances include the distances that the airport operator declares available for the aircraft take-off run, take-off distance, accelerate-stop distance, and landing distance requirements.

Augmentation de la taille de l'aire de sécurité en dehors de la piste

La préparation d'une partie de terrain supplémentaire au-delà des surfaces nivelées existantes augmenterait l'aire de sécurité réglementée de 60 à 150 m avant et au-delà de la piste⁹. Cette option serait adoptée lorsqu'il y a suffisamment de terres disponibles aux extrémités d'une piste.

Si cette option était choisie, le terrain situé avant et après la piste devrait satisfaire aux exigences relatives aux RESA énoncées dans le TP 312. Cela peut nécessiter un remblayage, un compactage ou un nivellement du sol. Les obstacles présents devraient être enlevés. Aucune modification ne serait nécessaire pour la piste elle-même.

Ajustement des distances déclarées de la piste

Réduire les distances déclarées¹⁰ utilisables et adaptées au respect des exigences de performance en matière de distance de décollage et d'atterrissage pour les pistes serait une option différente. Dans ce scénario, les distances maximales déclarées utilisables de la piste seraient réduites d'un maximum de 90 m par extrémité de piste (ce qui donnerait un total de 150 m avec l'aire de sécurité de piste). Cette option peut être adoptée lorsqu'une réduction des distances déclarées n'a pas d'incidence ou ne se répercute que légèrement sur l'utilisation d'aéronefs critiques, par exemple sur les pistes qui dépassent la longueur requise par rapport à l'utilisation d'aéronefs critiques. Un aéronef critique est un aéronef identifié comme ayant les exigences opérationnelles les plus sévères en ce qui concerne la détermination des dimensions de l'aire de mouvement et des autres caractéristiques physiques de l'aérodrome ou d'une partie de celui-ci.

Si cette option est choisie, la seule action requise de la part de l'exploitant consisterait à modifier le manuel d'exploitation d'aéroport (AOM) et à soumettre le nouveau AOM au ministre des Transports pour approbation. Si les distances déclarées sur la piste étaient réduites de la longueur maximale de la RESA (90 m à chaque extrémité de la piste), la distance totale utilisable pour le décollage et l'atterrissage serait réduite d'un maximum de 180 m au total (90 m par extrémité de piste). Une fois que les distances déclarées seraient modifiées, les pilotes ajusteraient leurs calculs en fonction des distances requises pour le décollage et l'atterrissage (la distance nécessaire varie en fonction de divers facteurs, notamment le type et le poids de l'aéronef, les conditions météorologiques [présence de pluie ou de neige, par exemple] et les conditions atmosphériques [pression barométrique, par exemple]).

⁹ Transports Canada fournit des directives dans sa circulaire d'information sur les exigences relatives à la force portante de la RESA (CI n° 302-015).

¹⁰ Les distances déclarées comprennent les distances que l'exploitant de l'aéroport déclare utilisables pour le déplacement de l'aéronef au décollage, la distance utilisable au décollage, la distance utilisable pour l'accélération-arrêt et la distance utilisable à l'atterrissage.

weight, which is achieved through the reduction of either the number of passengers or the cargo load. In no circumstances would the reduction in available distance prevent an aircraft from using the runway.

Installing an arresting system

Another option would be to install an arresting system,¹¹ which is a system designed to decelerate an aeroplane that is overrunning the runway. This installation, located outside the runway, covers the ground and is composed of energy-absorbing materials of selected strength (usually cement), which reliably and predictably crush under the weight of the aircraft. When an aircraft rolls into an arresting system, the aircraft's tires sink into the bed and the aircraft is decelerated by having to roll through the materials. Arresting systems are built where land is available at the end of the runway. They are designed to stop an aircraft without causing major structural damage or resulting in major injuries to passengers. The length of these systems is not standardized; it varies based on different criteria. An arresting system can be costly to implement and must be repaired after an overrun. Until the repairs are completed, the associated runway would continue to be operated. In such a case, the airport operator would either temporarily adjust the runway's declared distances or apply for a temporary exemption¹² from the regulatory requirements.

The arresting system would need to meet the RESA requirements as stated in TP 312. This may require land filling, ground compacting and/or ground levelling, and would require the installation of crushable materials on the ground. As the arresting system is only required to be as wide as the runway, a piece of terrain would have to be prepared as a RESA on each side of the arresting system to ensure that the total area covered fully meets the RESA requirements (twice the width of the runway). No modifications would be required to the runway itself.

Combinaison de l'augmentation de la superficie de l'aire de sécurité en dehors de la piste et de l'ajustement des distances déclarées de la piste

One last option would be a combination of the first two options described above. Under this option, should there

Dans certains cas, la réduction de la distance utilisable peut entraîner un ajustement de la masse de l'aéronef, lequel est obtenu par la réduction du nombre de passagers ou de la cargaison. La réduction de la distance utilisable n'empêcherait en aucun cas un aéronef d'utiliser la piste.

Installation d'un système d'arrêt

Une autre option consisterait à installer un système d'arrêt¹¹, lequel est conçu pour ralentir un aéronef qui dépasse la piste. Ce système, installé à l'extérieur de la piste, couvre le sol et se compose de matériaux absorbants qui ont une résistance donnée (généralement du ciment) et qui s'écrasent de manière fiable et prévisible sous le poids de l'aéronef. Lorsqu'un aéronef roule sur un système d'arrêt, ses pneus s'enfoncent dans le lit et l'appareil est ralenti du fait qu'il doit rouler à travers les matériaux. Les systèmes d'arrêt sont construits là où de la terre est disponible au bout de la piste. Ils sont conçus pour arrêter un aéronef sans causer de dégâts structurels majeurs ni de graves blessures aux passagers. La longueur de ces systèmes n'est pas normalisée; elle varie en fonction de plusieurs critères. Un système d'arrêt peut être coûteux à mettre en place et doit être réparé après une sortie en bout de piste. Jusqu'à ce que les réparations soient terminées, la piste associée continuerait d'être exploitée. Dans ce cas, l'exploitant de l'aéroport ajusterait temporairement les distances déclarées de la piste ou demanderait une exemption¹² temporaire aux exigences réglementaires.

Le système d'arrêt devrait respecter les exigences relatives aux RESA énoncées dans le TP 312. Cela peut nécessiter un remblayage, un compactage ou un nivellement du sol et l'installation de matériaux déformables au sol. Étant donné que le système d'arrêt n'a pas besoin d'être aussi large que la piste, une partie de terrain devrait être préparée en tant que RESA de chaque côté du système d'arrêt pour garantir que la surface totale couverte répond pleinement aux exigences relatives aux RESA (deux fois la largeur de la piste). Aucune modification ne serait nécessaire pour la piste elle-même.

Combinaison de l'augmentation de la superficie de l'aire de sécurité en dehors de la piste et de l'ajustement des distances déclarées de la piste

Une dernière option serait de combiner les deux premières options décrites ci-dessus. Selon cette option, si

¹¹ Guidance is provided by Transport Canada through its advisory circular on Engineered Materials Arresting Systems for Aircraft Overruns (AC No. 300-007).

¹² An exemption allows to act outside the normal regulatory requirements. In most cases, exemptions are issued in exceptional circumstances. They may be granted after a thorough analysis is conducted on the impact the granting of the exemption may have on aviation safety and public interest. When an exemption is granted, an equivalent level of safety is established that provides alternate requirements or procedures to ensure any safety concerns are satisfied and safety is not compromised.

¹¹ Transports Canada fournit des directives dans sa circulaire d'information sur les dispositifs d'arrêt à matériau absorbant pour avions qui dépassent la piste (CI n° 300-007).

¹² Une exemption permet d'agir en dehors des exigences réglementaires normales. Dans la plupart des cas, des exemptions sont accordées dans des circonstances exceptionnelles. Elles peuvent être accordées après une analyse approfondie des incidences de l'octroi de l'exemption sur la sécurité aérienne et l'intérêt public. Lorsqu'une exemption est accordée, un niveau de sécurité équivalent est établi qui prévoit des exigences ou des procédures de rechange pour garantir que les problèmes de sécurité sont réglés et que la sécurité n'est pas compromise.

be less than 90 m of land available at the end of a runway, a portion of the RESA would be defined by preparing terrain outside the runway and the remainder of the 90 m RESA would be obtained by reducing the runway declared distances with the missing length. For instance, at one end of the runway, a terrain of 50 m could be prepared post runway safety area while the remaining 40 m could be obtained by reducing the runway declared distances. The 60 m runway safety area at the end of the runway could be included in the RESA.

Regulatory and non-regulatory options considered

The options considered to address this issue include a voluntary approach and three regulatory approaches using different means to mandate RESA compliance.

Voluntary approach

This approach allows airports to decide whether or not to implement RESAs at their runways. There is no mandatory standard or regulation, only a recommendation and guidance material available for the airport operators that decide to implement RESAs.

The cost associated with a voluntary approach would be less than that of a regulatory approach, and would require limited intervention from the Government of Canada. The benefits of this approach would also be less than those of the regulatory approach, and the safety levels would either remain unchanged or would increase slightly.

Although a few Canadian airport operators have voluntarily implemented RESAs, the overall adoption rate could be improved. The voluntary approach is unlikely to result in a sufficient number of airport operators implementing RESAs, and thus, Canada would not achieve the same level of safety in comparison with its international counterparts.

First regulatory approach: Mandating RESAs as per TSB recommendation

In order to comply with the TSB recommendation, every runway with a length of at least 1 800 m that is located at a Canadian airport would need to have RESAs of 300 m. This rule would encompass runways conducting all types of operations. This approach would be limited to runways of at least 1 800 m in length. It would apply to 82 airports.

The RESA dimensions recommended by the TSB are longer than the current Canadian and ICAO standards (300 m instead of 150 m). This approach would generate significant construction costs due to the much larger land

moins de 90 m de terrain étaient disponibles à une extrémité de la piste, une partie de la RESA serait aménagée en préparant le terrain en dehors de la piste et le reste de la RESA de 90 m serait obtenu en réduisant les distances déclarées de la piste de la longueur manquante. Par exemple, à une extrémité de la piste, un terrain de 50 m pourrait être préparé après l'aire de sécurité de piste, les 40 m restants pouvant être obtenus en réduisant les distances déclarées de la piste. L'aire de sécurité de 60 m à l'extrémité de la piste pourrait être comprise dans les RESA.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Les options envisagées pour résoudre ce problème comprennent une approche volontaire et trois approches réglementaires utilisant différents moyens pour imposer la conformité aux exigences relatives aux RESA.

Approche volontaire

Cette approche permet aux aéroports de décider d'appliquer ou non la norme RESA sur leurs pistes. Il n'existe pas de norme ou de réglementation obligatoires, mais uniquement une recommandation et des documents d'orientation pour les exploitants d'aéroport qui décident d'aménager des RESA.

Le coût associé à une approche volontaire serait inférieur à celui associé à une approche réglementaire et nécessiterait une intervention limitée du gouvernement du Canada. Les avantages de cette approche seraient également moins importants que ceux de l'approche réglementaire et les niveaux de sécurité resteraient inchangés ou augmenteraient légèrement.

Bien que quelques exploitants d'aéroports canadiens aient volontairement aménagé des RESA, le taux d'adoption global pourrait être amélioré. L'approche volontaire ne se traduirait probablement pas par un nombre suffisant d'exploitants d'aéroports aménageant des RESA. Par conséquent, le Canada n'atteindrait pas le même niveau de sécurité par rapport à ses homologues internationaux.

Première approche réglementaire : imposer les RESA conformément à la recommandation du BST

Afin de se conformer à la recommandation du BST, chaque piste d'au moins 1 800 m de long située dans un aéroport canadien devrait avoir des RESA de 300 m. Cette règle engloberait les pistes effectuant tous types d'exploitations. Cette approche serait limitée aux pistes d'au moins 1 800 m. Elle s'appliquerait à 82 aéroports.

Les dimensions recommandées de la RESA par le BST sont plus longues que les normes actuelles du Canada et de l'OACI (300 m au lieu de 150 m). Cette approche générerait des coûts de construction importants en raison des

requirements while the marginal benefits would be low as most runway excursions are contained within 150 m.¹³

Second regulatory approach: Mandating RESAs as per international standards

If Canada were to adopt the ICAO standard, 150 m RESAs would become mandatory for all runways of at least 1 200 m and for some runways that are shorter than 1 200 m at every aerodrome open to public use. In 2010–2011, when this option was initially considered, it would have applied to 218 airports across Canada. Given the number of affected airports, the risk to safety would have been greatly lowered. However, shorter runways would not have been covered, even if serving scheduled commercial passenger-carrying flights. The projected costs would be very high under this approach, while providing only a minimal incremental safety benefit due to low levels of passenger traffic at many of the captured airports. Although desirable for safety reasons, the costs associated with the ICAO approach would disadvantage small airports located in remote and northern areas.

Third regulatory approach: Adoption of RESA requirements based on passenger volumes (preferred approach)

The preferred approach is to mandate the provision of 150 m RESAs at Canada's busiest airports. This approach would address the safety risk at the busiest commercial passenger airports and would enhance compliance with international standards. This option is consistent with the findings of the *Runway End Safety Area, Risk Assessment at Canadian airports* (2015).¹⁴ Given that the analysis did not reveal any key criteria to account for runway excursions (including the runway length and type of approach), the study recommended implementing a risk- and exposure-based approach focusing on passenger threshold.

Based on 2017 air passenger data, roughly 75% of passenger traffic in Canada occurred on runways that are fully compliant or met the physical characteristics for RESA. The proposed requirement would apply to the 28 busiest airports (that is with at least 325 000 annual passengers) in Canada. Over the next 20 years, another 9 airports could potentially reach the passenger threshold, thus bringing to 37 the total number of airports implementing RESAs at

besoins beaucoup plus importants en terres, tandis que les avantages marginaux seraient faibles, la plupart des sorties de piste s'arrêtant dans les 150 m¹³.

Deuxième approche réglementaire : imposer des RESA conformément aux normes internationales

Si le Canada adoptait la norme de l'OACI, des RESA de 150 m deviendraient obligatoires pour toutes les pistes d'au moins 1 200 m et pour certaines pistes de moins de 1 200 m dans chaque aéroport offrant des transports publics. En 2010–2011, lorsque cette option avait été envisagée pour la première fois, elle aurait été appliquée à 218 aéroports au Canada. Compte tenu du nombre d'aéroports touchés, le risque pour la sécurité aurait été considérablement réduit. Toutefois, les pistes plus courtes n'auraient pas été couvertes, même si elles étaient destinées aux vols commerciaux réguliers de transport de passagers. Les coûts projetés seraient très élevés avec cette approche, tout en offrant un avantage supplémentaire minime du point de vue de la sécurité en raison du faible trafic de passagers de nombreux aéroports touchés. Bien que cette approche soit souhaitable pour des raisons de sécurité, les coûts associés à l'approche OACI désavantageraient les petits aéroports situés dans des régions éloignées et nordiques.

Troisième approche réglementaire : adoption d'exigences relatives aux RESA basées sur le nombre de passagers (approche privilégiée)

L'approche privilégiée consiste à imposer l'aménagement de RESA de 150 m dans les aéroports les plus fréquentés du Canada. Cette approche permettrait de réduire les risques pour la sécurité dans les aéroports commerciaux les plus fréquentés accueillant des passagers et d'améliorer la conformité aux normes internationales. Cette option est conforme aux conclusions de l'évaluation des risques dans les aéroports canadiens relative aux aires de sécurité d'extrémité de piste (*Runway End Safety Area, Risk Assessment at Canadian airports*, 2015)¹⁴. Étant donné que l'analyse n'a révélé aucun critère clé permettant de prendre en compte les sorties de piste (y compris la longueur de la piste et le type d'approche), l'étude a recommandé la mise en œuvre d'une approche basée sur le risque ou l'exposition centrée sur le seuil de passagers.

Selon les données relatives aux passagers aériens pour 2017, environ 75 % du trafic de passagers au Canada s'est produit sur des pistes entièrement conformes ou présentant les caractéristiques physiques de la RESA. L'exigence proposée s'appliquerait aux 28 aéroports les plus achalandés (c'est-à-dire avec un minimum de 325 000 passagers chaque année) au Canada. Au cours des 20 prochaines années, 9 autres aéroports pourraient

¹³ WSP Canada Inc. 2015. *Runway End Safety Area, Risk Assessment at Canadian airports* – Final Report, prepared for Transport Canada.

¹⁴ *Ibid.*

¹³ WSP Canada Inc. 2015. *Runway End Safety Area, Risk Assessment at Canadian airports*, rapport final préparé pour Transport Canada.

¹⁴ *Ibid.*

runways used for the transportation of scheduled commercial passenger-carrying flights. Overall, this option would see passenger coverage increased by 20% (that is from 75% to 95%) by 2038.

The option of limiting RESA investments to runways that serve scheduled commercial passenger-carrying flights focuses on providing safety benefits to the vast majority of travellers and crew members without imposing excessive costs on the industry. This approach would bring Canada closer to international standards and to those of the United States.

Benefits and costs

Benefits

The benefits of the proposed amendments would include safety benefits (reduced severity of damages to aircraft, reduced severity of injuries, avoided casualties, reduced levels of stress experienced by passengers and crew members during an accident, reduced severity of potential long-lasting impacts after the event) and efficiency benefits (reduced delays to passengers and to air operators; easier access for emergency services intervention; and avoided legal fees to airports, government, and air operators).

To estimate these benefits, historical excursions were analyzed. Between 2005 and 2016, a total of 79 runway undershoot and overrun accidents have been reported at the 37 relevant airports, on runways captured by the proposed amendments. Overall, the reported excursions did not result in any fatalities and only caused minor injuries. There was only one excursion that caused substantial damage to an aircraft, while all other excursions resulted in minor damage or no damage at all.

The excursions analyzed were not limited to excursions that occurred within 60 m to 150 m from the start of the runway for undershoots or within 60 m to 150 m beyond the end of the runway for overruns. In order to assess the incremental benefits that would result from the proposed amendments, the number of excursions that occurred on runways serving scheduled commercial passenger-carrying flights was reduced to represent only the excursions estimated to have stopped between 60 m and 150 m from the end of the runway using fractions from the previously referenced document entitled *Runway End Safety Area, Risk Assessment at Canadian airports*.¹⁵ It is projected that between the years 2019 and 2038, the proposed

potentiellement atteindre le seuil de passagers, ce qui porterait à 37 le nombre total d'aéroports aménageant des RESA sur les pistes utilisées pour des vols commerciaux réguliers de transport de passagers. Globalement, cette option entraînerait une augmentation de la couverture de passagers de l'ordre de 20 % (soit de 75 % à 95 %) d'ici 2038.

L'option selon laquelle les investissements pour les RESA sont limités aux pistes destinées aux vols commerciaux réguliers de transport de passagers vise à offrir des avantages en matière de sécurité à la grande majorité des voyageurs et des membres d'équipage sans imposer des coûts excessifs à l'industrie. Cette approche rapprocherait le Canada des normes internationales et de celles des États-Unis.

Avantages et coûts

Avantages

Parmi les avantages des modifications proposées, notons ceux liés à la sécurité (réduction de la gravité des dommages aux aéronefs, réduction de la gravité des blessures, décès évités, réduction du niveau de stress subi par les passagers et les membres d'équipage lors d'un accident, réduction de la gravité des impacts à long terme potentiels) et ceux liés à l'efficacité (réduction des retards pour les passagers et les exploitants aériens, un accès plus facile pour les interventions des services d'urgence et des frais juridiques évités pour les aéroports, le gouvernement et les exploitants aériens).

Pour évaluer ces avantages, des sorties de piste historiques ont été analysées. Entre 2005 et 2016, 79 accidents d'atterrissages courts et de sorties en bout de piste ont été signalés au total dans les 37 aéroports concernés, sur des pistes touchées par les modifications proposées. Dans l'ensemble, les sorties de piste signalées n'ont pas entraîné de décès et n'ont causé que des blessures mineures. Une seule sortie de piste a causé des dommages importants à un aéronef, tandis que toutes les autres sorties de piste ont entraîné des dommages mineurs ou aucun dommage.

L'analyse ne s'est pas limitée aux sorties de piste qui se sont déroulées dans les 60 à 150 m avant le début de la piste, dans le cas d'un atterrissage trop court, ou dans les 60 à 150 m au-delà de l'extrémité de piste, dans le cas d'une sortie en bout de piste. Afin d'évaluer les avantages supplémentaires qui découleraient des modifications proposées, le nombre de sorties de piste qui se sont produites sur des pistes destinées aux vols commerciaux réguliers de transport de passagers a été réduit pour ne représenter que les sorties de piste évaluées comme s'étant arrêtées entre 60 et 150 m de la piste en utilisant des fractions tirées du document précédemment mentionné, *Runway End Safety Area, Risk Assessment at Canadian airports*.¹⁵ Il

¹⁵ The estimated excursions within 60–150 m are as follows: take-off overruns 0.29; landing overruns 0.35; landing undershoots 0.18.

¹⁵ Les sorties de piste évaluées dans les 60 à 150 m sont les suivantes : sorties en bout de piste au décollage 0,29; sorties en bout de piste à l'atterrissage 0,35; atterrissages courts 0,18.

amendments would reduce the severity of about 10¹⁶ undershoots and overruns.

Safety benefits

By providing a longer area that is free of obstacles and accessible to emergency services at both ends of runways serving scheduled commercial passenger-carrying flights, the proposed amendments would reduce the adverse consequences of aircraft undershoots and overruns. This would translate into the following safety benefits:

- minimized severity of damage to aircraft and to airport installations;
- minimized risk of loss of life and/or injuries for passengers and crews; and
- minimized levels of stress experienced by passengers and crew members during an incident, and reduced severity of potential long-lasting impacts after the event (post-traumatic effects).

Due to data scarcity, only some of the avoided damages to aircraft and avoided casualties are monetized. Over 20 years, using a 7% discount rate, the avoided aircraft damages are estimated at \$6,349,798, the expected avoided injuries have an estimated value of \$6,301, while the expected avoided fatalities are nil.

Efficiency benefits

The proposed amendments would also yield the following efficiency benefits when an overrun or undershoot event occurs:

- reduced delays to passengers and to air operators;
- easier access for emergency services intervention; and
- avoided legal fees to airports, Government, and air operators.

Transport Canada estimates the avoided delays due to a runway overrun or undershoot at \$1,002,455 (including \$884,075 to air passengers and \$118,381 to air operators) over 20 years, discounted at 7%. The benefits related to easier access for emergency services intervention and the avoided legal fees to airports, Government, and air operators were not quantified or monetized.

est prévu qu'entre 2019 et 2038, les modifications proposées réduiraient la gravité d'environ 10¹⁶ atterrissages courts et sorties en bout de piste.

Avantages en matière de sécurité

En proposant une aire plus longue, exempte d'obstacles et accessible aux services d'urgence aux deux extrémités des pistes destinées aux vols commerciaux réguliers de transport de passagers, les modifications proposées permettraient de réduire les conséquences néfastes des atterrissages courts et des sorties en bout de piste d'aéronefs. Cela se traduirait par les avantages de sécurité suivants :

- une gravité réduite au minimum des dommages aux aéronefs et aux installations aéroportuaires;
- un risque minimal de perte de vie ou de blessure pour les passagers et les équipages;
- une réduction des niveaux de stress subis par les passagers et les membres d'équipage lors d'un incident et une diminution de la gravité des éventuels impacts à long terme après l'événement (effets post-traumatiques).

En raison de la rareté des données, seuls certains décès et dommages aux aéronefs évités sont évalués financièrement. Sur une période de 20 ans, en appliquant un taux d'actualisation de 7 %, les dommages évités aux aéronefs sont évalués à 6 349 798 \$, la valeur des blessures évitées devrait s'élever à 6 301 \$, tandis que les décès évités escomptés sont nuls.

Gains d'efficacité

Les modifications proposées procureraient également les gains d'efficacité suivants en cas de sortie en bout de piste ou d'atterrissage court :

- une réduction des retards pour les passagers et les exploitants aériens;
- un accès plus facile pour les interventions des services d'urgence;
- l'évitement des frais juridiques pour les aéroports, le gouvernement et les exploitants aériens.

Transports Canada estime à 1 002 455 \$ (884 075 \$ pour les passagers aériens et 118 381 \$ pour les exploitants aériens) les retards évités en cas de sortie en bout de piste ou d'atterrissage court sur 20 ans, avec un taux d'actualisation de 7 %. Les avantages liés à un accès plus facile pour les interventions des services d'urgence et aux frais juridiques évités pour les aéroports, le gouvernement et les exploitants aériens n'ont pas été quantifiés ni évalués financièrement.

¹⁶ The estimated value is 9.65, which is rounded to 10.

¹⁶ La valeur évaluée est 9,65, arrondie à 10.

Costs

The costs that an airport would assume to implement RESAs at the ends of a runway serving scheduled commercial passenger-carrying flights would fall into three categories: construction costs, maintenance costs, and administrative costs. The Government of Canada would also bear administrative and enforcement costs to ensure compliance with the proposed amendments.

Construction costs to industry

Construction cost inputs were collected through consultations with airport operators. The first phase of consultation involved a presentation to stakeholders, a meeting with stakeholders and numerous telephone calls. Based on these preliminary consultations, it was not expected that airports would adopt an arresting system due to the significant procurement, installation, maintenance and replacement costs it represents.

The ensuing 2017–2018 consultations focused mainly on gathering costing inputs as well as physical characteristics for RESAs at all of the airports that would be directly captured by the proposed amendments. The following information was collected:

- the number of runways serving scheduled commercial passenger-carrying flights at each airport;
- the availability of an additional 90 m for a potential extension of the safety area on both ends;
- the existence of obstacles on either end of the runway;
- the current ground cover (gravel, grass, asphalt, etc.) in the 90 m; and
- the slope of the ground.

Based on the responses of these 2017–2018 consultations, 23 of the 37 airports captured by the proposal were either deemed compliant or met the physical characteristics for RESAs, and had zero or negligible construction costs to become compliant. Nonetheless, the proposed amendments would impose an estimated \$31,901,605 (in present value using a 7% discount rate over 20 years) in construction costs to the remaining airports captured by the Regulations. Of the total construction costs, a single airport with unique characteristics would bear roughly \$26,203,162 or 82% of the overall construction costs. Its physical characteristics place limitations on the extension of the safety area as well as the activities at this airport, including the use of sharper angles for take-off and landing and the inability to take off with a full load of passengers and/or cargo load when the runway is wet or contaminated.

Coûts

Les coûts supportés par un aéroport pour aménager une RESA aux extrémités d'une piste destinée aux vols commerciaux réguliers de transport de passagers pourraient être classés en trois catégories : coûts de construction, coûts d'entretien et coûts administratifs. Le gouvernement du Canada assumerait également les coûts administratifs et d'application de la loi engagés pour assurer la conformité aux modifications proposées.

Coûts de construction pour l'industrie

Les données sur les coûts de construction ont été recueillies lors de consultations avec les exploitants d'aéroports. La première phase de consultation comprenait une présentation aux intervenants, une réunion avec ces derniers et de nombreux appels téléphoniques. Sur la base de ces consultations préliminaires, il n'était pas prévu que les aéroports installent un système d'arrêt, en raison des coûts importants d'achat, d'installation, d'entretien et de remplacement qu'il représente.

Les consultations 2017-2018 qui ont suivi portaient principalement sur la collecte des données relatives aux coûts ainsi que sur les caractéristiques physiques des RESA de tous les aéroports qui seraient directement concernés par les modifications proposées. Les informations suivantes ont été recueillies :

- le nombre de pistes destinées aux vols commerciaux réguliers de transport de passagers dans chaque aéroport;
- la disponibilité de 90 m supplémentaires en vue d'un éventuel prolongement de l'aire de sécurité aux deux extrémités;
- la présence d'obstacles aux deux extrémités de la piste;
- le type de surface (gravier, herbe, asphalte, etc.) dans les 90 m;
- la pente du sol.

D'après les réponses fournies lors des consultations de 2017-2018, 23 des 37 aéroports visés par la proposition ont été jugés conformes aux caractéristiques physiques des RESA, et les coûts de construction engagés aux fins de conformité étaient nuls ou négligeables. Néanmoins, les modifications proposées imposeraient des coûts de construction évalués à 31 901 605 \$ (en valeur actuelle, avec un taux d'actualisation de 7 % sur 20 ans) aux aéroports restants. Un aéroport ayant des caractéristiques uniques assumerait à lui seul environ 82 % des coûts totaux de construction, soit 26 203 162 \$. Les caractéristiques physiques et les activités de cet aéroport, notamment l'utilisation d'angles plus prononcés pour le décollage et l'atterrissage et l'impossibilité de décoller avec une charge complète de passagers ou de chargement lorsque la piste est humide ou contaminée, limitent le prolongement de l'aire de sécurité.

Maintenance costs to industry

The maintenance costs include the costs for plowing snow and/or cutting grass, as well as periodic sealant and top coat costs in the case of airports installing an arresting system. Since the vast majority of the airports are subject to Chapter 4 of TP 312 (Obstacle management), the incremental RESA costs for plowing snow at the ends of the runway strips and cutting grass are expected to be negligible.

To obtain estimates of sealant and top coat costs, Transport Canada consulted a manufacturer and installer of arresting systems. The data inputs provided helped in estimating the sealant costs (\$244,414) as well as the top coat costs (\$53,407) over 20 years using 7% discount rate.

Administrative costs to industry

The AOM would require adjustment within the two-year period that is provided for RESA implementation. This manual specifies the standards that are met and the services that are provided by the airport. It is expected that each airport would spend two hours updating its AOM, and 30 minutes to review and send it to Transport Canada for approval. These tasks would be performed once per airport by airport operator management staff. The total administrative cost over a 20-year period would be \$4,558 using a 7% discount rate.

Administrative and enforcement costs to Government

Compliance with the proposed amendments would also result in administrative costs and enforcement costs for the Government of Canada.

Transport Canada would be responsible for reviewing and approving the AOM. The estimated incremental time spent reviewing and approving the AOM is expected to be minimal. Therefore, the proposed amendments would result in negligible administrative costs to Government.

Enforcement costs would be borne by the regional operational staff who are responsible for oversight in areas where the subject airports are located. Since the Minister would be authorized to make an order requiring the operator of an airport to adjust the declared distances in the cases that it fails to comply with the proposed amendments, full compliance is anticipated. No additional inspections to support this proposed regulatory amendments are expected. Overall, the expected costs to be incurred by the Government of Canada to ensure

Coûts d'entretien pour l'industrie

Les coûts d'entretien comprennent les coûts de déneigement ou de tonte du gazon, ainsi que les coûts périodiques des produits d'étanchéité et de la couche de finition pour les aéroports qui installent un système d'arrêt. Étant donné que la plupart des aéroports sont assujettis au chapitre 4 du TP 312 (« Gestion des obstacles »), les coûts supplémentaires liés aux RESA pour déneiger les extrémités des bandes de piste et pour tondre le gazon devraient être négligeables.

Pour obtenir une estimation des coûts des produits d'étanchéité et de la couche de finition, Transports Canada a consulté un fabricant et un installateur de systèmes d'arrêt. Les données obtenues ont permis d'estimer les coûts des produits d'étanchéité (244 414 \$) et de la couche de finition (53 407 \$) sur 20 ans, avec un taux d'actualisation de 7 %.

Coûts administratifs pour l'industrie

L'AOM exigerait un rajustement au cours de la période de deux ans allouée pour aménager les RESA. Ce manuel précise les normes respectées et les services fournis par l'aéroport. On s'attend à ce que chaque aéroport consacre deux heures à la mise à jour de son AOM et 30 minutes à l'examiner et à l'envoyer à Transports Canada pour approbation. Ces tâches seraient effectuées une fois par aéroport, par le personnel de gestion des exploitants d'aéroport. Les coûts administratifs totaux s'élèveraient à 4 558 \$ sur une période de 20 ans, avec un taux d'actualisation de 7 %.

Coûts administratifs et coûts d'application de la loi pour le gouvernement

Le respect des modifications proposées entraînerait également des coûts administratifs et des coûts d'application de la loi pour le gouvernement du Canada.

Transports Canada serait responsable de l'examen et de l'approbation de l'AOM. Le temps supplémentaire estimatif consacré à l'examen et à l'approbation des AOM devrait être minime. Ainsi, les modifications proposées entraîneraient des coûts administratifs négligeables pour le gouvernement.

Les coûts d'application de la loi seraient à la charge du personnel opérationnel régional chargé de la surveillance dans les régions où sont situés les aéroports concernés. Étant donné que le ministre serait autorisé à prendre un arrêté pour obliger un exploitant d'aéroport à ajuster les distances déclarées en cas de non-conformité aux modifications proposées, une pleine conformité est prévue. Aucune inspection supplémentaire à l'appui des modifications réglementaires proposées n'est prévue. Dans l'ensemble, les coûts engagés par le gouvernement du Canada

the regulatory compliance of the proposed amendments would be negligible.

Benefits and costs summary

The proposed amendments would minimize the consequences of runway undershoots and overruns by reducing the severity of 10 events over 20 years. The benefits of these reductions are valued at approximately \$7,358,555 over 20 years.

Compliance would have to be achieved through one of the following options: extend the existing safety area outside the runway, reduce the runway's declared distances, install an arresting system, or use a combined approach. Over 20 years, the implementation of the proposed amendments would cost airport operators and the Government of Canada an estimated \$32,203,985, costs mainly borne by one airport with unique physical characteristics.

In summary, the proposed amendments are expected to yield a net cost of \$24,845,430 with a benefit-cost ratio of 0.23. The results of the analysis are reported in Table 1. Even if the analysis demonstrates that costs outweigh benefits, the total benefit might not necessarily be captured. Non-quantifiable safety benefits, such as the reduction of stress experienced by passengers and crew during an undershoot or overrun event and the reduced severity of potential long-lasting impacts after the event (e.g. post-traumatic effects), would be realized by imposing a 90 m increase of the safety area beyond the ends of runways. There are also associated non-quantifiable efficiency benefits as a result of the RESA requirements, including the improved access for intervention for emergency services, the avoided legal fees to airports, Government, and air operators and the reduced damage to the airport.

pour assurer la conformité réglementaire aux modifications proposées seraient négligeables.

Résumé des avantages et des coûts

Les modifications proposées réduiraient au minimum la gravité des conséquences d'un atterrissage court ou d'une sortie en bout de piste pour 10 événements sur un horizon de 20 ans. Les avantages de cette réduction de la gravité des conséquences d'accidents sont évalués à environ 7 358 555 \$ sur 20 ans.

La conformité devrait être assurée grâce à l'une des options suivantes : prolonger l'aire de sécurité existante à l'extérieur de la piste, réduire les distances déclarées de la piste, installer un système d'arrêt ou utiliser une approche combinée. Sur une période de 20 ans, la mise en œuvre des modifications proposées coûterait environ 32 203 985 \$ aux exploitants d'aéroport et au gouvernement du Canada, coût principalement assumé par un aéroport doté de caractéristiques physiques uniques.

En résumé, les modifications proposées devraient générer un coût net de 24 845 430 \$ avec un rapport avantages-coûts de 0,23. Les résultats de l'analyse sont présentés au tableau 1. Même si l'analyse démontre que les coûts dépassent les avantages, elle ne reflète pas forcément l'avantage total. Des avantages non quantifiables en matière de sécurité, tels que la réduction du stress subi par les passagers et l'équipage lors d'un atterrissage court ou d'une sortie en bout de piste, ou la gravité réduite des éventuelles répercussions à long terme après l'événement (par exemple des effets post-traumatiques), seraient obtenus en imposant un prolongement de 90 m de l'aire de sécurité au-delà des extrémités de piste. Les exigences en matière de RESA présentent également des gains d'efficacité non quantifiables, notamment l'amélioration de l'accès pour l'intervention des services d'urgence, l'évitement des frais juridiques pour les aéroports, le gouvernement et les exploitants aériens, et la réduction des dommages causés à l'aéroport.

Table 1 – Benefits and costs results, discounted at 7% (in Canadian dollars)

Benefits and Costs	2019	2021*	2028	2038	Total
Monetized benefits					
Benefits to Canadians	0	59,478	52,251	37,848	890,376
Avoided injuries	0	511	369	215	6,301
Avoided delays to passengers	0	58,967	51,883	37,632	884,075
Benefits to industry	0	526,607	378,965	220,754	6,468,179
Avoided damage to aircraft	0	518,053	371,980	216,159	6,349,798
Avoided delays to air operators	0	8,553	6,985	4,595	118,381
Total monetized benefits	0	586,085	431,216	258,602	7,358,555

Benefits and Costs	2019	2021*	2028	2038	Total
Monetized costs					
Costs to airport operators	0	31,625,899	150,701	0	32,203,984
Construction costs	0	31,621,976	0	0	31,901,605
Maintenance costs	0	0	150,617	0	297,821
Administrative costs	0	3,923	84	0	4,558
Total monetized costs	0	31,625,899	150,701	0	32,203,984
Net monetized benefits	0	(31,039,815)	280,515	258,602	(24,845,430)

* First implementation date

Qualitative and non-monetized benefits and costs

- Decreased levels of stress experienced by passengers and crew during an undershoot or overrun event
- Reduced long-lasting impacts after the event (e.g. post-traumatic effects)
- Easier access for intervention for emergency services
- Avoided legal fees to airports, Government, and air operators
- Reduced damage to airport
- Repairing an arresting system after accident
- Labour cost for joint sealant and top coat

Tableau 1 – Résultats relatifs aux avantages et aux coûts, actualisés à 7 % (en dollars canadiens)

Avantages et coûts	2019	2021*	2028	2038	Totaux
Avantages monétaires					
Avantages pour la population canadienne	0	59 478	52 251	37 848	890 376
Blessures évitées	0	511	369	215	6 301
Retards évités pour les passagers	0	58 967	51 883	37 632	884 075
Avantages pour l'industrie	0	526 607	378 965	220 754	6 468 179
Dommages évités aux aéronefs	0	518 053	371 980	216 159	6 349 798
Retards évités pour les exploitants aériens	0	8 553	6 985	4 595	118 381
Total des avantages monétaires	0	586 085	431 216	258 602	7 358 555
Coûts monétaires					
Coûts pour les exploitants d'aéroport	0	31 625 899	150 701	0	32 203 984
Coûts de construction	0	31 621 976	0	0	31 901 605
Coûts d'entretien	0	0	150 617	0	297 821
Coûts administratifs	0	3 923	84	0	4 558
Total des coûts monétaires	0	31 625 899	150 701	0	32 203 984
Avantages monétaires nets	0	(31 039 815)	280 515	258 602	(24 845 430)

* Première date de mise en œuvre

Avantages et coûts qualitatifs et non monétaires

- Diminution des niveaux de stress subis par les passagers et les membres d'équipage lors d'un atterrissage court ou d'une sortie en bout de piste
- Réduction des incidences à long terme après l'événement (par exemple des effets post-traumatiques)
- Accès plus facile pour l'intervention des services d'urgence
- Évitement des frais juridiques pour les aéroports, le gouvernement et les exploitants aériens
- Réduction des dommages à l'aéroport
- Réparation d'un système d'arrêt après un accident
- Coût de la main-d'œuvre pour les produits d'étanchéité et la couche de finition

Sensitivity analyses

Runway undershoots and overruns

The probability of runway overruns or undershoots and their projected numbers are based on the number of historical runway excursions at Canadian airports reaching the threshold or expected to reach the threshold over the next 20 years. Some of these accidents were identified as runway excursions without any certainty as to whether aircraft exited the runway at the end or veered off the side. To exclude veer-offs (out of scope), the main analysis assumes that 50% of these uncertain runway excursions were veer-offs. To explore whether this assumption would impact the conclusion, a sensitivity analysis was performed, treating 25% and 75% of the uncertain runway excursions as veer-offs.

Effectiveness rate

Uncertainty was also associated with the effectiveness rate of the proposed amendments. The effectiveness rate represents the magnitude at which the requirements contained in the proposal would mitigate damages from a runway undershoot or overrun. A sensitivity analysis was conducted to compare the effectiveness rate used in the main analysis (50%) with the lower (25%) and upper (75%) effectiveness rates.

Runway end safety area options at an airport with unique characteristics

There are different ways to reach RESA compliance: extending the existing safety area outside the runway, adjusting the runway's declared distances, a combination of extending the safety area outside the runway and adjusting the declared distances, or installing an arresting system. For this analysis, the airport discussed as having unique physical characteristics is assumed to be installing an arresting system. A sensitivity analysis was done to account for the scenario in which this airport undergoes a land extension instead to add the prescribed length.

Analyses de sensibilité

Atterrissages courts et sorties en bout de piste

La probabilité d'une sortie en bout de piste ou d'un atterrissage court et l'estimation de leur nombre sont basées sur le nombre de sorties de piste historiques dans les aéroports canadiens qui atteignent le seuil ou qui l'atteindront au cours des 20 prochaines années. Certains de ces accidents ont été désignés comme des sorties de piste sans qu'il soit certain que l'aéronef est sorti en bout de piste ou qu'il a dévié latéralement. Pour exclure les sorties de piste latérales (qui ne sont pas visées), l'analyse principale suppose que 50 % de ces sorties de piste incertaines étaient des sorties de piste latérales. Pour examiner si cette hypothèse aurait une incidence sur la conclusion, une analyse de sensibilité a été réalisée. Pour les besoins de cette analyse, 25 % et 75 % des sorties de piste incertaines ont été traitées comme des sorties de piste latérales.

Taux d'efficacité

L'incertitude était également associée au taux d'efficacité des modifications proposées. Le taux d'efficacité représente la mesure dans laquelle les exigences énoncées dans la proposition permettraient d'atténuer les dommages causés par un atterrissage court ou une sortie en bout de piste. Une analyse de sensibilité a été réalisée pour comparer le taux d'efficacité utilisé dans l'analyse principale (50 %) aux taux d'efficacité inférieur (25 %) et supérieur (75 %).

Options relatives à l'aire de sécurité d'extrémité de piste à un aéroport ayant des caractéristiques uniques

La conformité aux exigences relatives aux RESA peut être assurée de différentes manières : en prolongeant l'aire de sécurité existante à l'extérieur de la piste, en ajustant les distances déclarées de la piste, en combinant le prolongement de l'aire de sécurité à l'extérieur de la piste et l'ajustement des distances déclarées, ou en installant un système d'arrêt. Pour les besoins de cette analyse, on suppose que l'aéroport ayant des caractéristiques physiques uniques installe un système d'arrêt. Une analyse de sensibilité a été réalisée pour prendre en compte le scénario

Analytical time frame

It is acknowledged that the majority of the costs associated with these proposed Regulations are carried in the initial years of the analytical time frame, whereas the benefits are more evenly distributed over the analytical time frame. While Transport Canada believes that the 20-year period most accurately reflects the costs and benefits of this proposal due to the long lifespan of the implemented RESA, a sensitivity analysis was performed using a shorter 10-year time frame for comparison purposes.

Discount rate

The sensitivity analysis also includes a 3% discount rate instead of the 7% recommended by the Treasury Board Secretariat. The results are presented in Table 2 below:

Table 2 – Sensitivity analysis results

Parameter Changes	Net Benefit (\$)	Benefit-Cost Ratio
Number of past excursions		
Benefits estimated using 25% of unknown events	(25,820,443)	0.20
Benefits estimated using 75% of unknown events	(23,870,416)	0.26
Effectiveness rate		
Proposed amendments would mitigate the damage of an undershoot or overrun by 25%	(28,524,707)	0.11
Proposed amendments would mitigate the damage of an undershoot or overrun by 75%	(21,166,153)	0.34
Runway end safety area options at an airport with unique characteristics		
Adding prescribed length	(59,485,158)	0.11
Analytical time frame		
10 years (2019–2028)	(24,962,372)	0.22
Discount rate		
3%	(24,325,111)	0.30

dans lequel le terrain de l'aéroport est agrandi pour que le prolongement prescrit puisse être effectué.

Calendrier analytique

Il est reconnu que la majeure partie des coûts associés à la réglementation proposée sont engagés au cours des premières années de la période d'analyse, alors que les avantages sont répartis de manière plus uniforme sur la période d'analyse. Bien que Transports Canada estime que la période de 20 ans reflète le plus fidèlement les coûts et les avantages de cette proposition en raison de la longue durée de vie des RESA aménagées, une analyse de sensibilité a été réalisée sur une période de 10 ans aux fins de comparaison.

Taux d'actualisation

L'analyse de sensibilité est fondée sur un taux d'actualisation de 3 % au lieu des 7 % recommandés par le Secrétariat du Conseil du Trésor. Les résultats sont présentés au tableau 2 ci-dessous :

Tableau 2 – Résultats de l'analyse de sensibilité

Changements de paramètres	Avantage net (\$)	Rapport avantages-coûts
Nombre de sorties de piste survenues par le passé		
Avantages prévus en utilisant 25 % d'événements inconnus	(25 820 443)	0,20
Avantages prévus en utilisant 75 % d'événements inconnus	(23 870 416)	0,26
Taux d'efficacité		
Les modifications proposées atténueraient de 25 % les dommages causés par un atterrissage court ou une sortie en bout de piste	(28 524 707)	0,11
Les modifications proposées atténueraient de 75 % les dommages causés par un atterrissage court ou une sortie en bout de piste	(21 166 153)	0,34
Options relatives au RESA à un aéroport ayant des caractéristiques uniques		
Ajout de la longueur prescrite	(59 485 158)	0,11
Calendrier analytique		
10 ans (2019-2028)	(24 962 372)	0,22
Taux d'actualisation		
3 %	(24 325 111)	0,30

Distributional analyses

The costs imposed by the proposed amendments would not be uniformly distributed among stakeholders such as airport operators, air operators and passengers.

Impact on affected airports

Roughly 82% of the total costs would be borne by a single airport, while the expected monetized benefits would remain low. However, given the unique physical characteristics at this airport, a runway excursion could have serious consequences. Impacts such as injuries and/or death to crew members and passengers, property damage, legal fees, and reputational damage could occur. Table 3 shows a breakdown of the expected costs and benefits to the airport in question and all other affected airports.

Analyses de répartition

Les coûts imposés par les modifications proposées ne seraient pas répartis uniformément entre les intervenants, notamment les exploitants d'aéroports, les exploitants aériens et les passagers.

Incidences sur les aéroports concernés

Environ 82 % des coûts totaux seraient assumés par un seul aéroport, tandis que les avantages monétaires attendus resteraient faibles. Cependant, étant donné les caractéristiques physiques uniques de cet aéroport, une sortie de piste pourrait avoir de graves conséquences. Des répercussions telles que des blessures ou la mort de membres d'équipage ou de passagers, des dommages matériels, des frais juridiques et des dommages à la réputation pourraient se produire. Le tableau 3 présente une ventilation des coûts et avantages attendus pour l'aéroport en question et pour tous les autres aéroports concernés.

Table 3 — Airport with unique physical characteristics compared with all other affected airports

Airport	Total Cost (\$)	Total Benefit (\$)	Net Benefit (\$)	Benefit-Cost Ratio
Airport with unique physical characteristics	26,501,118	640,759	(25,860,359)	0.02
All other affected airports	5,702,866	6,717,796	(24,845,430)	1.18

Tableau 3 — Aéroport ayant des caractéristiques physiques uniques par rapport à tous les autres aéroports concernés

Aéroport	Coût total (\$)	Avantage total (\$)	Avantage net (\$)	Rapport avantages-coûts
Aéroport ayant des caractéristiques physiques uniques	26 501 118	640 759	(25 860 359)	0,02
Tous les autres aéroports concernés	5 702 866	6 717 796	(24 845 430)	1,18

Impact on air operators or passengers

The compliance costs imposed by the proposed amendments could be passed on to air operators and/or passengers. The maximum cost per movement, which represents the maximum amount an air operator would have to pay per take-off or landing in order to cover total RESA costs over the 20-year time frame (if airports made air operators or passengers cover 100% of RESA costs), is estimated at \$0.61. Alternatively, if passengers were to cover 100% of RESA costs, the cost per affected passenger (which represents the maximum amount a passenger would have to pay per take-off or landing) over the 20-year time frame would be roughly \$0.01.

Incidences sur les exploitants aériens ou les passagers

Les coûts de conformité imposés par les modifications proposées pourraient être transférés aux exploitants aériens ou aux passagers. Le coût maximal par mouvement, qui représente le montant maximal qu'un exploitant aérien devrait payer par décollage ou atterrissage pour couvrir les coûts totaux des RESA sur une période de 20 ans (si les aéroports transfèrent 100 % des coûts des RESA aux exploitants aériens ou aux passagers), est estimé à 0,61 \$. Autrement exprimé, si les passagers devaient couvrir 100 % des coûts des RESA, le coût par passager concerné (ce qui représente le montant maximal qu'un passager devrait payer par décollage ou atterrissage) sur une période de 20 ans serait d'environ 0,01 \$.

“One-for-One” Rule

Under these proposed amendments, airport operators would be required to update the AOM and send it to Transport Canada for approval. It is projected that this would result in a net increase in annualized average administrative burden costs of around \$263, or \$7 per affected airport operator. Therefore, the “One-for-One” Rule would apply to the proposed amendments, as outlined in the *Red Tape Reduction Act*, and the increase would then have to be offset.

Small business lens

Using publicly available financial reports and Transport Canada expert opinion, it is clear that all airports subject to the proposed amendments have an annual gross revenue exceeding \$5 million. Therefore, they are considered as medium or large businesses under the lens. Since no small business would be affected by the proposed amendments, the small business lens would not apply.

Consultation

Transport Canada initiated consultations on RESAs with stakeholders in 2010. The purposes of these consultations were to inform stakeholders of Transport Canada’s intention to propose regulatory amendments related to RESAs and to solicit input, which is invaluable for policy design. Transport Canada also consulted airports on assumptions related to the cost-benefit analysis (CBA) as well as on the cost estimates.

Policy design-related consultations

The initial approach (2010)

Transport Canada’s initial intent was to fully align with the international standards, as established by ICAO. This approach would have required a 150 m RESA at both ends of the following types of runways at land airports serving public transportation (which may include the runway safety area):

- code 2 runways (between 800 and 1 200 m), if instrument landing systems are used (this system enables pilots to conduct an instrument approach to landing when visibility is low); and
- all code 3 and 4 runways (1 200 m and more) regardless of the type of approach used.

A Notice of Proposed Amendment (NPA) was first presented during a three-day technical committee meeting of the Canadian Aviation Regulation Advisory

Règle du « un pour un »

Selon les modifications proposées, les exploitants d’aéroports seraient tenus de mettre à jour l’AOM et de l’envoyer à Transports Canada pour approbation. Selon les projections, cela entraînerait une augmentation nette des coûts moyens annualisés du fardeau administratif d’environ 263 \$, soit 7 \$ par exploitant d’aéroport concerné. Ainsi, la règle du « un pour un » s’appliquerait aux modifications proposées, telle qu’elle est décrite dans la *Loi sur la réduction de la paperasse*, et l’augmentation serait donc compensée.

Lentille des petites entreprises

D’après les rapports financiers accessibles au public et l’opinion d’experts de Transports Canada, il est clair que tous les aéroports assujettis aux modifications proposées ont un revenu brut annuel supérieur à 5 millions de dollars. En tant que tels, ils sont considérés comme des entreprises de taille moyenne ou grande. Étant donné qu’aucune petite entreprise ne serait touchée par les modifications proposées, la lentille des petites entreprises ne s’appliquerait pas.

Consultation

Transports Canada a lancé des consultations sur les RESA avec les intervenants en 2010. Ces consultations avaient pour objet d’informer les intervenants de l’intention de Transports Canada de proposer des modifications réglementaires relatives aux RESA et de solliciter leurs commentaires, ce qui est inestimable pour la conception de la réglementation. Transports Canada a également consulté les aéroports sur les hypothèses liées à l’analyse coûts-avantages ainsi que sur les estimations de coûts.

Consultations relatives à la conception de la réglementation

Approche initiale (2010)

L’intention initiale de Transports Canada était de s’aligner pleinement sur les normes internationales établies par l’OACI. Cette approche aurait nécessité une RESA de 150 m (pouvant comprendre l’aire de sécurité de piste) aux deux extrémités des pistes de l’un des types suivants aux aéroports terrestres ouverts au public :

- pistes de code 2 (entre 800 et 1 200 m), si des systèmes d’atterrissage aux instruments sont utilisés (ce système permet aux pilotes d’effectuer une approche aux instruments à l’atterrissage lorsque la visibilité est faible);
- toutes les pistes de code 3 et 4 (1 200 m et plus), quel que soit le type d’approche utilisé.

Un Avis de proposition de modification (APM) a été présenté pour la première fois au cours d’une réunion du comité technique de trois jours du Conseil consultatif sur

Council (CARAC) held from November 15 to 17, 2010, in Ottawa. On November 23, 2010, the NPA was officially sent to the CARAC members, who were provided with 30 days to comment. Twenty-one submissions were received during this first consultation, including but not limited to territorial governments, provincial governments, airport authorities, airlines and various associations.

The major concern expressed by stakeholders pertained to the proposal to extend the application of RESAs to northern and remote airports. Concerns expressed included the burden and logistics associated with RESA implementation, as well as the related costs and their expected adverse impact on airports operating within limited budgets.

Transport Canada considered the specific case of northern and remote airports by looking at how other federal regulations and funding programs accommodate northern and remote communities. In light of the findings, Transport Canada decided to exclude airports located north of the 60th parallel that only serve air carrier operations using small aircraft. The removal of the northern and remote airports excluded many airports from the initial proposal, all of them located in Quebec, Nunavut, the Northwest Territories, and Yukon.

Given that the inclusion of northern airports in the NPA had an important impact on all comments expressed as part of this consultation, including on the timelines and costs related to remote and northern airports, Transport Canada issued a revised NPA that excluded airports north of the 60th parallel.

A revised approach (2011)

A revised NPA was published on September 23, 2011, through the CARAC process. Stakeholders were provided 30 days to comment. The proposed requirements in this revised NPA were still in alignment with international standards, with the exception that airports located north of the 60th parallel and serving only commercial air services using small aircraft would not be subject to the proposed RESA regulations.

Transport Canada received 19 responses from stakeholders, including but not limited to airport authorities, provincial and territorial governments, air carriers, and associations such as the Air Canada Pilot Association (ACPA), the Northern Air Transport Association (NATA) and the Air Transport Association of Canada (ATAC). Of all the submissions received, only three (15%) indicated support of the proposed Regulations. The opposition expressed was largely related to the wide scope of application, the

la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) tenue du 15 au 17 novembre 2010 à Ottawa. Le 23 novembre 2010, l'APM a été officiellement envoyé aux membres du CCRAC, qui ont eu 30 jours pour faire part de leurs commentaires. Vingt et une soumissions ont été reçues au cours de cette première consultation, y compris, mais sans s'y limiter, les gouvernements territoriaux, les gouvernements provinciaux, les administrations aéroportuaires, les compagnies aériennes et diverses associations.

La principale préoccupation exprimée par les intervenants concernait la proposition d'étendre l'application de la norme RESA aux aéroports du Nord et des régions éloignées. Les préoccupations exprimées portaient sur le fardeau et la logistique associés à l'aménagement des RESA, ainsi que sur les coûts associés et leur effet défavorable attendu sur les aéroports opérant avec des budgets limités.

Transports Canada a examiné le cas particulier des aéroports du Nord et des régions éloignées en examinant comment d'autres réglementations et programmes de financement fédéraux répondent aux besoins des communautés du Nord et des régions éloignées. À la lumière des constatations, Transports Canada a décidé d'exclure les aéroports situés au nord du 60^e parallèle qui servent uniquement aux opérations des transporteurs aériens utilisant des petits aéronefs. La suppression des aéroports nordiques et éloignés a exclu de nombreux aéroports de la proposition initiale, tous situés au Québec, au Nunavut, dans les Territoires du Nord-Ouest et au Yukon.

Étant donné que l'inclusion des aéroports du Nord dans l'APM a eu une incidence importante sur tous les commentaires formulés dans le cadre de cette consultation, y compris sur les délais et les coûts liés aux aéroports éloignés et nordiques, Transports Canada a publié un APM révisé excluant les aéroports situés au nord du 60^e parallèle.

Approche révisée (2011)

Un APM révisé a été publié le 23 septembre 2011 dans le cadre du processus du CCRAC. Les intervenants ont eu 30 jours pour commenter. Les exigences proposées dans cet APM révisé étaient toujours conformes aux normes internationales, à l'exception des aéroports situés au nord du 60^e parallèle et n'accueillant que des services aériens commerciaux utilisant des petits aéronefs, qui ne seraient pas soumis à la réglementation proposée sur les RESA.

Transports Canada a reçu 19 réponses d'intervenants, notamment des autorités aéroportuaires, des gouvernements provinciaux et territoriaux, des transporteurs aériens et des associations telles que l'Association des pilotes d'Air Canada (APAC), la Northern Air Transport Association (NATA) et l'Association du transport aérien du Canada (ATAC). De toutes les soumissions reçues, seulement trois (15 %) ont indiqué appuyer le projet de règlement. L'opposition exprimée était en grande partie liée au

limited preliminary analysis performed by Transport Canada, and the anticipated implementation costs.

In order to better document the safety benefits associated with RESAs and understand the implementation challenges and impacts of RESAs raised by stakeholders, Transport Canada commissioned the *Runway End Safety Area, Risk Assessment at Canadian airports*. A survey questionnaire was distributed to Canadian airports across the country to gather accurate site-specific information about specific runway ends. Airport operators had five weeks to complete and submit the questionnaire. Responses were received from 150 out of 163 airports, yielding a response rate of 92%. In addition, subject matter expert (SME) workshops were held in 2014 in Halifax, Calgary, Montréal, and Ottawa to discuss the methodology for the RESA study. A total of 64 SMEs participated in the sessions. SMEs included representatives from airport operators, airlines, pilots, air traffic control and members of various aviation industry associations. SMEs discussed several concerns, including the expected effectiveness of RESAs, potential alternatives to RESAs and expected initial and ongoing costs, and concerns were expressed about a “one-size-fits-all” approach.

In accordance with the conclusions and recommendations of the *Runway End Safety Area, Risk Assessment at Canadian airports*, the general approach to RESAs was reviewed. As there was no particular risk pattern found with any of the risk factors analyzed (including the runway length), the criterion of the runway length was abandoned.

The final approach (2016)

On May 12, 2016, a revised NPA was published and sent to CARAC members, composed of 603 stakeholders at that time. A technical briefing was organized by Transport Canada with affected stakeholders, including provincial and territorial governments, on May 11, 2016, one day prior to the release of the revised NPA.

As the *Runway End Safety Area, Risk Assessment at Canadian airports* found that there was no obvious approach to mitigating the risk of runway excursions, Transport Canada decided to replace its previous approach — based on runway length, types of approaches and aircraft passenger capacity — with an exposure-based approach. As a result, the 2016 NPA proposed that RESA requirements be mandated for airports above a certain

vaste champ d'application, à l'analyse préliminaire limitée réalisée par Transports Canada et aux coûts de mise en œuvre prévus.

Afin de mieux documenter les avantages en matière de sécurité associés aux RESA et de comprendre les problèmes de mise en œuvre et les impacts des RESA soulevés par les intervenants, Transports Canada a commandé une évaluation des risques dans les aéroports canadiens relative aux aires de sécurité d'extrémité de piste (*Runway End Safety Area, Risk Assessment at Canadian airports*). Un questionnaire d'enquête a été distribué aux aéroports canadiens de l'ensemble du pays afin de recueillir des informations précises sur des sites spécifiques concernant les extrémités des pistes. Les exploitants d'aéroports ont eu cinq semaines pour remplir et soumettre le questionnaire. Des réponses ont été reçues de 150 aéroports sur 163, soit un taux de réponse de 92 %. De plus, des ateliers d'experts en la matière ont eu lieu en 2014 à Halifax, Calgary, Montréal et Ottawa pour discuter de la méthodologie de l'étude sur les RESA. Au total, 64 experts ont participé à ces séances. Les experts comprenaient des représentants d'exploitants d'aéroports, de compagnies aériennes, de pilotes, du contrôle de la circulation aérienne et de membres de diverses associations de l'industrie aéronautique. Les experts ont discuté de plusieurs problèmes, notamment l'efficacité escomptée des RESA, les solutions de remplacement potentielles, les coûts initiaux et continus prévus et des préoccupations concernant une approche unique.

Conformément aux conclusions et aux recommandations de l'évaluation des risques dans les aéroports canadiens relative aux aires de sécurité d'extrémité de piste (*Runway End Safety Area, Risk Assessment at Canadian airports*), l'approche générale en matière de RESA a été examinée. Comme aucun des facteurs de risque analysés (y compris la longueur de la piste) n'a mis en évidence un risque particulier, le critère de la longueur de la piste a été abandonné.

Approche finale (2016)

Le 12 mai 2016, un APM révisé a été publié et envoyé aux membres du CCRAC, composé de 603 intervenants à ce moment-là. Transports Canada a organisé une séance d'information technique avec les intervenants concernés, y compris les gouvernements provinciaux et territoriaux, le 11 mai 2016, un jour avant la publication de l'APM révisé.

L'évaluation des risques dans les aéroports canadiens relative aux aires de sécurité d'extrémité de piste (*Runway End Safety Area, Risk Assessment at Canadian airports*) a révélé qu'il n'existait aucune approche évidente pour atténuer le risque de sorties de piste. Transports Canada a donc décidé de remplacer son approche précédente, basée sur la longueur de la piste, les types d'approche et le nombre de sièges passagers des aéronefs, par

passenger threshold. The passenger criterion was chosen to maximize passenger exposure. In other words, mandating RESAs at runways located at the busiest airports would provide a greater level of safety for a high proportion of the air travellers, should they experience a runway excursion.

Four options were submitted, with thresholds from 200 000 to 1 000 000 passengers annually, corresponding to commercial air traveller coverage from 91.2% to 96.8%. Each option was presented with a list of airports that would potentially be impacted (ranging from 16 to 36). Stakeholders were consulted on the options, the implementation period, and the financial implications. Although a 90-day consultation period was initially granted, this period was extended to accommodate stakeholders.

In response to the NPA, 26 submissions were received from stakeholders, including but not limited to individual airports, provincial governments, industry associations, pilot associations, and airlines. Transport Canada carefully considered each submission received. The main concerns and comments received can be summarized as follows:

Application: Most airports favoured the option that excluded them. As a result, the option with the highest threshold (airports receiving more than a million passengers annually) ended up being the preferred option among these stakeholders. On the contrary, pilot associations preferred the option with the lowest threshold (airports receiving more than 200 000 passengers annually), since this option would apply to the largest number of airports.

Implementation period: Positions on the proposed three-year implementation period were varied and showed no consensus. Counterproposals from stakeholders included a two-, three-, and five-year implementation period.

Cost-benefit analysis–related consultations

Preliminary estimate of costs and benefits (2010)

Transport Canada conducted a preliminary estimate of the potential costs and benefits of requiring some code 2 (between 800 m and 1 200 m) and all code 3 and 4 runways (1 200 m and over) in Canada to install 90 m RESAs. To do so, a questionnaire was sent to 211 airports across the country, which incorporated all provinces and territories. Transport Canada received an 80% response rate, which yielded data about 534 runway ends. Airport operators provided data on the presence of RESAs at their

une approche basée sur l'exposition. En conséquence, l'APM de 2016 a proposé que les exigences relatives aux RESA soient obligatoires pour les aéroports dépassant un certain seuil de passagers. Le critère du nombre de passagers a été choisi pour maximiser l'exposition des passagers. En d'autres termes, imposer l'aménagement obligatoire de RESA sur les pistes situées dans les aéroports les plus fréquentés offrirait un niveau de sécurité accru à une grande partie des passagers aériens, en cas de sortie de piste.

Quatre options ont été soumises, avec des seuils allant de 200 000 à 1 000 000 de passagers par an, correspondant à une couverture des voyageurs aériens commerciaux de 91,2 % à 96,8 %. Chaque option a été présentée avec une liste d'aéroports potentiellement touchés (de 16 à 36). Les intervenants ont été consultés sur les options, la période de mise en œuvre et les implications financières. Bien qu'une période de consultation de 90 jours ait été initialement accordée, cette période a été prolongée pour répondre aux besoins des intervenants.

En réponse à l'APM, 26 intervenants ont présenté des soumissions, notamment des aéroports, des gouvernements provinciaux, des associations de l'industrie, des associations de pilotes et des compagnies aériennes. Transports Canada a soigneusement examiné chaque soumission reçue. Les principaux commentaires et préoccupations reçus peuvent être résumés comme suit :

Application : La plupart des aéroports ont choisi l'option qui les excluait. En conséquence, l'option avec le seuil le plus élevé (les aéroports accueillant plus d'un million de passagers par an) a fini par être l'option privilégiée par ces intervenants. Au contraire, les associations de pilotes ont préféré l'option offrant le seuil le plus bas (les aéroports accueillant plus de 200 000 passagers par an), car cette option s'appliquerait au plus grand nombre d'aéroports.

Période de mise en œuvre : Les positions sur la période de mise en œuvre proposée de trois ans étaient variées et n'ont pas fait l'objet d'un consensus. Les contrepropositions des intervenants comprenaient une période de mise en œuvre de deux, trois et cinq ans.

Consultations liées à l'analyse coûts-avantages

Estimation préliminaire des coûts et des avantages (2010)

Transports Canada a procédé à une estimation préliminaire des coûts et avantages potentiels liés à l'obligation d'aménager des RESA de 90 m pour certaines pistes de code 2 (entre 800 m et 1 200 m) et de l'ensemble des pistes de code 3 et 4 (1 200 m et plus) au Canada. Pour ce faire, un questionnaire a été envoyé à 211 aéroports du pays, regroupant toutes les provinces et tous les territoires. Transports Canada a reçu un taux de réponse de 80 %, ce qui a fourni des données sur 534 extrémités de piste. Les

runway ends and on the expected costs of building RESAs where they did not already exist. This preliminary estimate provided a rough magnitude of the costs based on airport operators' experience and their understanding of the RESA requirements at that time.

Sample outreach exercise (2016)

In an effort to refine the cost estimates provided by airport operators in 2010, Transport Canada contacted 36 airports to provide them with additional information. Transport Canada's review of stakeholders' cost estimates revealed that the proposed RESA specifications were not well understood, leading stakeholders to inadvertently inflate their estimated costs to implement RESAs. In truth, RESAs are not required to meet the same construction standards as runways (in other words, RESAs can be natural compacted open areas such as soil, grass, etc.).

Consultation on cost-benefit analysis-related assumptions and inputs (2017–2018)

Following the 2016 sample outreach exercise, Transport Canada conducted a further round of stakeholder consultations in 2017 and 2018. These consultations were limited to airports that were expected to meet the passenger threshold over the following 20 years. As a result, 37 airports received a renewed survey, which focused on cost inputs for a more uniform approach to calculating costs.

The July 2017 survey asked 36 stakeholders (one was asked in early 2018) to answer the following questions in relation to the proposed additional 90 m RESA for their respective runways: to confirm whether there were any obstacles within the area; to specify the current surface type (gravel, grass, asphalt or other); to indicate the slope of the ground; and to specify whether further work would be required to implement 90 m RESAs to their runway. The questionnaire sent to these airports is reproduced below in Table 4.

exploitants d'aéroport ont fourni des données sur la présence de RESA en bout de piste et sur les coûts attendus de la construction de RESA là où il n'y en a pas encore. Cette estimation préliminaire donnait une idée approximative des coûts en fonction de l'expérience des exploitants d'aéroport et de leur compréhension des exigences relatives aux RESA à ce moment-là.

Exemple d'exercice de sensibilisation (2016)

Dans le but d'affiner les estimations de coûts fournies par les exploitants d'aéroports en 2010, Transports Canada a communiqué avec 36 aéroports afin de leur fournir des informations supplémentaires. L'examen des estimations des coûts des intervenants effectué par Transports Canada a révélé que les spécifications proposées pour les RESA n'étaient pas bien comprises, ce qui a incité les intervenants à gonfler par inadvertance leurs coûts estimatifs pour aménager une RESA. En réalité, les RESA peuvent ne pas respecter les mêmes normes de construction que les pistes (en d'autres termes, les RESA peuvent être des surfaces dégagées naturelles telles que le sol, l'herbe, etc.).

Consultation sur les hypothèses et les intrants liés à l'analyse coûts-avantages (2017-2018)

À la suite de l'exercice type de sensibilisation mené en 2016, Transports Canada a mené une nouvelle série de consultations avec les intervenants en 2017 et 2018. Ces consultations ont été limitées aux aéroports censés atteindre le seuil de passagers au cours des 20 prochaines années. En conséquence, 37 aéroports ont reçu une nouvelle enquête portant sur les coûts pour une approche plus uniforme du calcul des coûts.

L'enquête de juillet 2017 a demandé à 36 intervenants (un avait été invité au début de 2018) de répondre aux questions suivantes concernant la RESA supplémentaire de 90 m proposée pour leurs pistes respectives : confirmer la présence d'obstacles sur l'aire, spécifier le type de surface actuel (gravier, herbe, asphalte ou autre), indiquer la pente du sol, et préciser si des travaux supplémentaires seraient nécessaires pour aménager des RESA de 90 m sur leur piste. Le questionnaire envoyé à ces aéroports est reproduit ci-dessous dans le tableau 4.

Table 4 – 2017–2018 Consultation template for the purposes of the CBA

Runway number	Is 90 m of land area available for a potential extension/development of runway end safety area on both ends?	Any obstacles currently in the 90 m beyond the runway strip?	Current surface type beyond the runway strip end? ¹⁷ (Gravel, grass, tarmac, etc.)	Is the ground slope beyond the runway strip end within 0 to 5%?	Indicate the ground-slope if it is more than 5%.	Does anything else have to be done to comply with RESAs? State nature of the work required. Any other comments on the RESA potential extension. Explain.
RWY 16	Yes	No	Grass	Yes		This is a fictitious example

¹⁷ "Runway strip end" means the 60 m safety area located beyond the runway ends.

Tableau 4 — Modèle de consultation 2017-2018 pour l'analyse coûts-avantages

Numéro de piste	Une surface de terrain de 90 m est-elle disponible pour le prolongement ou l'aménagement éventuel d'une RESA aux deux extrémités?	Des obstacles se trouvent-ils actuellement dans les 90 m au-delà de la bande de piste?	Type de surface actuel au-delà de l'extrémité de la bande de piste ¹⁷ (gravier, herbe, tarmac, etc.)	La pente du sol au-delà de l'extrémité de la piste est-elle comprise entre 0 et 5 %?	Indiquer la pente du sol si elle est supérieure à 5 %.	Que faut-il faire d'autre pour se conformer aux exigences relatives aux RESA? Préciser la nature du travail demandé. Autres commentaires sur le prolongement potentiel de la RESA. Expliquer.
RWY 16	Oui	Non	Herbe	Oui		Ceci est un exemple fictif

The data collected was validated by Transport Canada experts who investigated the responses using satellite imagery and further discussed with stakeholders when necessary.

For runways with 90 m of land available for an extension of the safety area beyond the runway ends, without existing obstacles, composed of an acceptable surface type, and a ground slope between 0 and 5%, the construction costs were estimated by Transport Canada aerodrome standards specialists at \$0 since no construction would be required. In cases where RESAs would have to be constructed, the costs were calculated by using the length, width, and slope of the land that required processing to determine the volume of backfilling needed (m³) and the cost per unit (m³).

Rationale

Globally, runway excursions are recognized as a serious safety issue due to the potential severity of such incidents. In Canada, the TSB has cited runway excursions as a critical aviation safety issue.

In recognition of the severity of the outcomes associated with runway excursions, and given that RESAs contribute to a greater level of safety for the travelling public and crews, an international standard was developed and published by ICAO in 1999. Many countries have implemented RESAs through the years. For example, the United States has mandated its 539 certified airports to implement RESAs at all runways receiving scheduled commercial passenger-carrying flights.

The proposed amendments would modify the applicability criteria of the Canadian RESA standard. As a result, the protection offered by RESAs would be extended to runways that are not currently required to have RESAs at their ends as per the Canadian standard introduced in 2015. By using the criterion of runways serving scheduled commercial passenger-carrying flights located at

Les données recueillies ont été validées par des experts de Transports Canada qui ont examiné les réponses à l'aide de l'imagerie satellite et en ont discuté avec les intervenants au besoin.

Pour les pistes où les 90 m de terrain requis pour prolonger l'aire de sécurité au-delà de l'extrémité de piste sont disponibles, sans obstacle, où le type de surface est acceptable et où la pente est comprise entre 0 et 5 %, les coûts de construction ont été estimés à 0 \$ par les spécialistes des normes d'aérodrome de Transports Canada, car aucune construction n'est requise. Dans les cas où il faudrait aménager des RESA, les coûts ont été calculés en utilisant la longueur, la largeur et la pente du terrain à traiter afin de déterminer le volume de remblayage nécessaire (m³) et le coût unitaire (par m³).

Justification

À l'échelle mondiale, les sorties de piste sont reconnues comme un sérieux problème de sécurité en raison de la gravité potentielle de tels incidents. Au Canada, le BST a cité les sorties de piste comme un problème critique de sécurité de l'aviation.

Reconnaissant la gravité des conséquences des sorties de piste, et compte tenu du fait que les RESA contribuent à améliorer le niveau de sécurité du public voyageur et des équipages, une norme internationale a été élaborée et publiée par l'OACI en 1999. De nombreux pays ont aménagé des RESA au fil des ans. Par exemple, les États-Unis ont demandé à leurs 539 aéroports certifiés d'aménager des RESA sur toutes les pistes accueillant des vols commerciaux réguliers de transport de passagers.

Les modifications proposées modifieraient les critères d'applicabilité de la norme RESA canadienne. En conséquence, la protection offerte par les RESA serait étendue aux pistes qui ne sont pas obligées actuellement d'avoir une RESA à leurs extrémités, conformément à la norme canadienne instaurée en 2015. En utilisant le critère des pistes destinées aux vols commerciaux réguliers de

¹⁷ « Extrémité de la bande de piste » s'entend de l'aire de sécurité de 60 m située au-delà des extrémités de piste.

Canada's busiest airports, the vast majority of air travelers and crews would benefit from a higher level of safety.

Airports and runways

Canadian airports and their respective runways are certified based on requirements set out in the Regulations and the *Aerodrome Standards and Recommended Practices* (TP 312), which are incorporated by reference into the Regulations.

Currently, all Canadian runways are required to have a safety area of 60 m at their ends, but only few are also required to have RESAs. Based on Canadian historical data (1999–2010), the provision of an additional 90 m would provide enough distance to stop 90% of runway excursions, compared to only 53% being stopped within the already regulated 60 m runway safety area, resulting in an increase of 37%.

Canadian runways also have safety areas on their sides called graded areas. The proposed amendments focus on the ends of the runways, as the sides are already covered (which is why veer-offs are not included under the proposed amendments).

Airports reaching a minimum passenger threshold

In Canada, RESAs are currently mandated based on the length of runway, type of approach, and number of seats on the aircraft using the runway. The proposed amendments would replace these criteria with a minimal airport annual passenger threshold of 325 000.

This approach was chosen to maximize the benefits of RESAs. As a risk of excursion is present in every take-off and landing, installing RESAs on runways serving a high volume of flights would bring greater benefits in comparison to installing RESAs where the air traffic is low (it would cover more take-offs and landings).

Airports would be subject to the proposed amendments upon reaching the threshold at the time of the coming into force of the proposed Regulations or after meeting the threshold for three consecutive calendar years after the coming into force of these amendments. Airports would benefit from a two-year implementation period in order to comply with the proposed amendments. An airport operator would no longer be subject to RESA requirements after three consecutive calendar years of a passenger threshold below 325 000. In such a case, the

transport de passagers situées aux aéroports canadiens les plus achalandés, la plupart des voyageurs aériens et des équipages bénéficieraient d'un niveau de sécurité plus élevé.

Aéroports et pistes

Les aéroports canadiens et leurs pistes respectives sont certifiés conformément aux exigences énoncées dans le Règlement et dans le document intitulé *Aérodromes — Normes et pratiques recommandées* (TP 312), qui y est incorporé par renvoi.

À l'heure actuelle, toutes les pistes canadiennes doivent avoir une aire de sécurité de 60 m à leurs extrémités, mais seules quelques-unes sont également tenues de posséder des RESA. Selon des données historiques canadiennes (de 1999 à 2010), l'aménagement de 90 m supplémentaires permettrait d'avoir une longueur suffisante pour que 90 % des sorties de piste s'y arrêtent, alors que seulement 53 % d'entre elles s'arrêtent dans l'aire de sécurité de piste actuelle de 60 m, ce qui se traduirait par une augmentation de 37 %.

Les pistes canadiennes ont également des aires de sécurité sur leurs côtés, appelées des aires nivelées. Les modifications proposées se concentrent sur les extrémités des pistes, car les flancs sont déjà couverts (c'est pourquoi les sorties de piste latérales ne font pas partie des modifications proposées).

Aéroports atteignant un seuil minimal de passagers

Au Canada, les RESA sont actuellement obligatoires en fonction de la longueur de la piste, du type d'approche et du nombre de sièges de l'aéronef utilisant la piste. Les modifications proposées remplaceraient ces critères par un seuil minimal de 325 000 passagers annuels pour les aéroports.

Cette approche a été choisie pour maximiser les avantages des RESA. Comme il existe un risque de sortie de piste lors de chaque décollage et atterrissage, l'aménagement de RESA sur des pistes accueillant un grand nombre de vols présenterait un avantage supplémentaire par rapport aux pistes à faible trafic (cette approche couvrirait davantage de décollages et d'atterrissages).

Les aéroports seraient assujettis aux modifications proposées s'ils atteignaient le seuil au moment de l'entrée en vigueur de ces modifications ou après l'avoir atteint pendant trois années civiles consécutives après cette entrée en vigueur. Les aéroports bénéficieraient d'une période de mise en œuvre de deux ans pour se conformer aux modifications proposées. Un exploitant d'aéroport ne serait plus soumis aux exigences relatives aux RESA après trois années civiles consécutives d'un seuil de passagers inférieur à 325 000. Dans un tel cas, l'exploitant de l'aéroport

airport operator would no longer be required to comply with the RESA requirements.

Runways serving scheduled commercial passenger-carrying flights

The Canadian RESA standard currently applies to runways that were built after 2015. Pre-existing runways are not required to have RESAs and benefit from a grandfathering clause in the Regulations unless they were substantially modified after 2015. There is no criterion that links the provision of RESAs to the runway based on different types of activities (cargo flights, commercial passenger-carrying flights, private flights, etc.) that are served by the runway.

In order to maximize the benefits of RESAs for the vast majority of air travellers and crews, the proposed amendments would target runways that are serving scheduled commercial passenger-carrying flights. This approach would increase the safety of the travelling public and crews without imposing excessive costs to the industry.

Runway end safety area

The proposed amendments would not modify the characteristics of RESAs as currently identified in TP 312 and in guidance documents (localization, width, length, bearing strength, absence of obstacles, etc.).

The proposed amendments would also maintain the ways RESA standards can be met (that is, by increasing the size of the safety area outside the runway, by adjusting the declared distances of the runway, by installing an arresting system or by using a combination of increasing the size of the safety area outside the runway and adjusting the declared distances). However, airport operators would have to notify the Minister, at least 90 days prior to the end of the two-year implementation period, of their chosen way of meeting the proposed RESA requirements.

Strategic environmental assessment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*,¹⁸ the strategic environmental assessment (SEA) process was followed for this proposal and a sustainable transportation assessment was completed. The assessment took into account potential effects to the environmental goals and targets of the Federal Sustainable Development Strategy (FSDS).

ne serait plus tenu de se conformer aux exigences relatives aux RESA.

Pistes destinées aux vols commerciaux réguliers de transport de passagers

La norme RESA canadienne s'applique actuellement aux pistes construites après 2015. Les pistes préexistantes ne sont pas tenues d'avoir des RESA et bénéficient d'une clause de droits acquis dans le Règlement, sauf si elles ont été modifiées de manière substantielle après 2015. Aucun critère ne lie l'aménagement de RESA à la piste en fonction des différentes activités (vols cargo, vols commerciaux transportant des passagers, vols privés, etc.) assurées par la piste.

Afin de maximiser les avantages des RESA pour la grande majorité des voyageurs aériens et des équipages, les modifications proposées viseraient les pistes destinées aux vols commerciaux réguliers de transport de passagers. Cette approche augmenterait la sécurité du public voyageur et des équipages sans imposer des coûts excessifs à l'industrie.

Aire de sécurité d'extrémité de piste

Les modifications proposées ne modifieraient pas les caractéristiques des RESA, telles qu'elles sont actuellement prévues dans le TP 312 et les documents d'orientation (emplacement, largeur, longueur, force portante, absence d'obstacles, etc.).

Les modifications proposées maintiendraient également les moyens de respecter les normes RESA (en augmentant la taille de l'aire de sécurité en dehors de la piste, en ajustant les distances déclarées de la piste, en installant un système d'arrêt ou en combinant une augmentation de la taille de l'aire de sécurité en dehors de la piste et un ajustement des distances déclarées). Toutefois, les exploitants d'aéroport devraient informer le ministre, au moins 90 jours avant la fin de la période de mise en œuvre de deux ans, de la manière qu'ils ont choisie pour répondre aux exigences relatives aux RESA proposées.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*¹⁸, le processus d'évaluation environnementale stratégique (EES) a été suivi pour cette proposition et une évaluation du transport durable a été réalisée. Lors de l'évaluation, on a tenu compte des incidences possibles sur les objectifs et les cibles énoncés dans la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) relative à l'environnement.

¹⁸ *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*

¹⁸ *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*

Implementation and enforcement

Implementation

For airports that already reach the threshold (those listed in the table to proposed subsection 302.601(1)), the two-year implementation period would start at the time of the publication of the amendments in the *Canada Gazette*, Part II. For airports that are under the annual passenger threshold at the time of the coming into force of the regulatory amendments, the implementation period of two years would start after three consecutive years of meeting the threshold for existing runways in operation. New runways that first come in operation after the threshold has been met for three consecutive years would be required to meet the RESA requirements on the day on which the runway is first in operation.

The passenger threshold would be determined based on the airport activity survey data that is conducted by Statistics Canada on a yearly basis. It would be calculated by adding the number of passengers who board a plane (emplaned passengers) and the number of passengers who exit a plane (deplaned passengers) at a given airport for a specific calendar year. If the statistics with respect to the number of passengers are not published or are incomplete, the statistics would be those provided by Statistics Canada to the Minister of Transport.

Industry compliance with RESA requirements would be supported by the following material:

- *Aerodrome Standards and Recommended Practices* (TP 312);
- Advisory Circular No. 302-015 on the bearing strength requirements of RESA; and
- Advisory Circular No. 300-007 on the design and installation of engineered materials arresting systems for aircraft overruns.

Enforcement

Transport Canada would ensure compliance with RESA requirements through a requirement for the airport operator to notify the Minister on how it intends to comply with the RESA requirements (through using one of the means of compliance described under the “Description” section above).

In cases where the airport operator fails to comply with the RESA requirements by the end of the implementation period, the Minister may make an order pursuant to section 302.604 of the Regulations to reduce the declared landing distances at an airport where RESA requirements are not met. The order would remain in effect until the airport operator implements RESAs.

Mise en œuvre et application

Mise en œuvre

Pour les aéroports qui ont déjà atteint le seuil [ceux énumérés dans le tableau du paragraphe 302.601(1) proposé], la période de mise en œuvre de deux ans commencerait au moment de la publication des modifications dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Pour les aéroports dont le seuil de passagers annuel est inférieur au moment de l'entrée en vigueur des modifications réglementaires, la période de mise en œuvre de deux ans commencerait après trois années consécutives d'atteinte du seuil pour les pistes en service existantes. Les nouvelles pistes qui sont mises en service pour la première fois après que le seuil a été atteint pendant trois années consécutives devraient respecter les exigences relatives aux RESA à la date de leur première mise en service.

Le seuil de passagers serait déterminé en fonction des données de l'enquête sur l'activité des aéroports réalisée chaque année par Statistique Canada. Il serait calculé en additionnant le nombre de passagers qui embarquent dans un aéronef (passagers embarqués) et le nombre de passagers qui sortent d'un aéronef (passagers débarqués) dans un aéroport donné, pendant une année civile donnée. Si les statistiques sur le nombre de passagers ne sont pas publiées ou sont incomplètes, les données fournies par Statistique Canada au ministre des Transports seraient utilisées.

La conformité de l'industrie aux exigences relatives aux RESA reposerait sur les documents suivants :

- *Aérodromes — Normes et pratiques recommandées* (TP 312);
- Circulaire d'information n° 302-015 sur les exigences relatives à la force portante de l'aire de sécurité d'extrémité de piste;
- Circulaire d'information n° 300-007 sur la conception et l'installation de dispositifs d'arrêt à matériau absorbant pour les avions qui dépassent la piste.

Application de la loi

Transports Canada veillerait au respect des exigences relatives aux RESA en obligeant l'exploitant de l'aéroport à informer le ministre de la manière dont il entend se conformer à ses exigences (en utilisant l'un des moyens de conformité décrits dans la section « Description » ci-dessus).

Dans les cas où l'exploitant d'aéroport ne se conforme pas aux exigences relatives aux RESA avant la fin de la période de mise en œuvre, le ministre peut prendre un arrêté en vertu de l'article 302.604 du Règlement afin de réduire les distances d'atterrissage déclarées à un aéroport où les exigences relatives aux RESA ne sont pas respectées. L'arrêté resterait en vigueur jusqu'à ce que l'exploitant de l'aéroport aménage des RESA.

These proposed amendments would be enforced through the assessment of administrative monetary penalties for contraventions of designated provisions under sections 7.6 to 8.2 of the *Aeronautics Act*, and which carry a maximum fine of \$3,000 for individuals and \$15,000 for corporations; or through suspension or cancellation of a Canadian aviation document, or as applicable, proceeding by way of summary conviction, pursuant to section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

Contact

Steve Palisek
Chief
Regulatory Affairs (AARBH)
Civil Aviation
Safety and Security Group
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-993-7284 or 1-800-305-2059
Fax: 613-990-1198
Email: carrac@tc.gc.ca
Website: www.tc.gc.ca

Les modifications proposées seraient appliquées par l'imposition de sanctions administratives pécuniaires en cas de contravention aux textes désignés en vertu des articles 7.6 à 8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, qui prévoit une amende maximale de 3 000 \$ pour les personnes physiques et de 15 000 \$ pour les personnes morales, par suspension ou annulation d'un document d'aviation canadien, ou, selon le cas, par une poursuite par procédure sommaire en application de l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Personne-ressource

Steve Palisek
Chef
Affaires réglementaires (AARBH)
Aviation civile
Groupe de la sécurité et sûreté
Transports Canada
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059
Télécopieur : 613-990-1198
Courriel : carrac@tc.gc.ca
Site Web : www.tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsection 4.3(2)^a, section 4.9^b and paragraphs 7.6(1)(a)^c and (b)^d of the *Aeronautics Act*^e, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, III and VI — RESA)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 30 days after the date of publication of this notice. All representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be addressed to Chief, Regulatory Affairs (AARBH), Civil Aviation, Safety and Security Group, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (general inquiries — tel.: 613-993-7284 or 1-800-305-2059; fax: 613-990-1198; Internet address: <http://www.tc.gc.ca>).

Ottawa, February 27, 2020

Julie Adair
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 4.3(2)^a, de l'article 4.9^b et des alinéas 7.6(1)(a)^c et b)^d de la *Loi sur l'aéronautique*^e, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, III et VI — RESA)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout au Chef, Affaires réglementaires (AARBH), Aviation civile, Groupe de la sécurité et de la sûreté, Ministère des Transports, Place de Ville, tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (renseignements généraux — tél. : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059; téléc. : 613-990-1198; adresse Internet : <http://www.tc.gc.ca>).

Ottawa, le 27 février 2020

La greffière adjointe du Conseil privé
Julie Adair

^a R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1

^b S.C. 2014, c. 39, s. 144

^c S.C. 2015, c. 20, s. 12

^d S.C. 2004, c. 15, s. 18

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

^a L.R., ch. 33 (1^{er} suppl.), art. 1

^b L.C. 2014, ch. 39, art. 144

^c L.C. 2015, ch. 20, art. 12

^d L.C. 2004, ch. 15, art. 18

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

Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, III and VI — RESA)

Amendments

1 The definitions *ASDA* or *accelerate-stop distance available* and *TODA* or *take-off distance available* in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ are replaced by the following:

ASDA or **accelerate-stop distance available** means, in respect of a runway, the total of the take-off run available and, where a stopway is provided, the length of the stopway declared available by the operator of the aerodrome; (*ASDA* ou *distance accélération-arrêt utilisable*)

TODA or **take-off distance available** means, in respect of a runway, the total of the take-off run available and, where a clearway is provided, the length of clearway declared available by the operator of the aerodrome; (*TODA* ou *distance de décollage utilisable*)

2 (1) Subpart 2 of Part III of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by adding the following after the reference “Section 302.504”:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
Subsection 302.600(5)	3,000	15,000
Subsection 302.601(2)	3,000	15,000
Section 302.603	3,000	15,000

(2) Subpart 2 of Part III of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is amended by striking out the reference “Subsection 302.601(2)” in column I and the corresponding amounts in column II.

3 Section 300.01 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

RESA or **runway end safety area** means an area, adjacent to or on a runway, intended to reduce the severity of damage to an aeroplane in the event that the aeroplane

Règlement modifiant le Règlement de l’aviation canadien (parties I, III et VI — RESA)

Modifications

1 Les définitions de *ASDA* ou *distance accélération-arrêt utilisable* et *TODA* ou *distance de décollage utilisable*, au paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l’aviation canadien*¹, sont remplacées par ce qui suit :

ASDA ou **distance accélération-arrêt utilisable** S’entend, à l’égard d’une piste, de la somme de la distance de roulement utilisable au décollage, et lorsqu’il y a un prolongement d’arrêt, de la longueur de celui-ci que l’exploitant de l’aérodrome déclare utilisable. (*ASDA* or *accelerate-stop distance available*)

TODA ou **distance de décollage utilisable** S’entend, à l’égard d’une piste, de la somme de la distance de roulement au décollage, et lorsqu’il y a un prolongement dégagé, de la longueur de celui-ci que l’exploitant de l’aérodrome déclare utilisable. (*TODA* or *take-off distance available*)

2 (1) La sous-partie 2 de la partie III de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par adjonction, après la mention « Article 302.504 », de ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
Paragraphe 302.600(5)	3 000	15 000
Paragraphe 302.601(2)	3 000	15 000
Article 302.603	3 000	15 000

(2) La sous-partie 2 de la partie III de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est modifiée par suppression de la mention « Paragraphe 302.601(2) » qui figure dans la colonne I et des montants figurant dans la colonne II en regard de cette mention.

3 L’article 300.01 du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

RESA ou **aire de sécurité d’extrémité de piste** Aire adjacente à une piste ou sur la piste destinée à réduire la

¹ SOR/96-433

¹ DORS/96-433

undershoots or overruns the runway; (*RESA* ou *aire de sécurité d'extrémité de piste*)

4 The Regulations are amended by adding the following after section 302.505:

[302.506 to 302.599 reserved]

Division VI — Runway End Safety Area (RESA)

RESA — Obligations of the Operator

302.600 (1) The operator of an airport shall ensure that a runway that is used for the take-off or landing of commercial aeroplanes engaged in a scheduled air service for the purpose of carrying passengers has a RESA that meets the requirements of section 302.602 if, according to the statistics referred to in subsection (2) or (3), the total of the annual number of passengers that are emplaned and the annual number of passengers that are deplaned at the airport is at least 325,000 during a period of three consecutive calendar years, the first period beginning the year in which this section comes into force.

(2) The statistics in respect of the number of passengers are as published by Statistics Canada in the *Airport Activity Survey*.

(3) If the statistics in respect of the number of passengers are not published or are incomplete, the statistics are those provided by Statistics Canada to the Minister.

(4) In the case referred to in subsection (3), if the threshold in respect of the number of passengers referred to in subsection (1) has been reached, the Minister shall notify the operator of the airport.

(5) The operator of the airport shall comply with the requirements of subsection (1)

(a) within two years of the day on which the statistics referred to in subsection (2) are published in respect of the last year of a period referred to in subsection (1); or

(b) within two years of the day on which the Minister notifies the operator of an airport under subsection (4).

(6) Despite subsection (5), if a new runway is first in operation after the threshold in respect of the number of passengers referred to in subsection (1) has been reached, the operator of the airport shall comply with the requirements of subsection (1) the day on which the runway is first in operation.

(7) The operator of an airport referred to in subsection (1) is no longer required to comply with the requirements of that subsection if the total of the annual number of

gravité des dommages à un avion en cas d'un atterrissage trop court ou d'une sortie d'extrémité de piste de celui-ci. (*RESA* or *runway end safety area*)

4 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 302.505, de ce qui suit :

[302.506 à 302.599 réservés]

Section VI — Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA)

RESA — obligations de l'exploitant

302.600 (1) L'exploitant d'un aéroport veille à ce qu'une piste utilisée pour le décollage ou l'atterrissage d'avions commerciaux utilisés dans le cadre d'un service aérien régulier pour le transport de passagers soit munie d'une RESA qui satisfait aux exigences de l'article 302.602 si, selon les statistiques visées aux paragraphes (2) ou (3), la somme du nombre de passagers embarqués et du nombre de passagers débarqués à l'aéroport est d'au moins 325 000 passagers par année au cours d'une période de trois années civiles consécutives, la première période débutant l'année de l'entrée en vigueur du présent article.

(2) Les statistiques à l'égard du nombre de passagers sont établies selon l'*Enquête sur l'activité aéroportuaire* publiée par Statistique Canada.

(3) Si les statistiques à l'égard du nombre de passagers ne sont pas publiées ou sont incomplètes, les statistiques sont celles transmises au ministre par Statistique Canada.

(4) Dans le cas visé au paragraphe (3), si le nombre de passagers dépasse le seuil visé au paragraphe (1), le ministre en avise l'exploitant de l'aéroport.

(5) L'exploitant d'un aéroport se conforme aux exigences prévues au paragraphe (1), selon le cas :

a) dans les deux ans de la date de la publication des statistiques visées au paragraphe (2) à l'égard de la dernière année d'une période visée au paragraphe (1);

b) dans les deux ans de la date à laquelle le ministre a avisé l'exploitant en application du paragraphe (4).

(6) Malgré le paragraphe (5), lorsqu'une nouvelle piste est initialement mise en service après que le nombre de passagers dépasse le seuil visé au paragraphe (1), l'exploitant d'un aéroport se conforme aux exigences du paragraphe (1) à la date de la mise en service initiale de la piste.

(7) L'exploitant d'un aéroport visé au paragraphe (1) n'est plus tenu de se conformer aux exigences de ce paragraphe si la somme du nombre de passagers embarqués et du

passengers that are emplaned and the annual number of passengers that are deplaned at the airport falls below 325,000 during any period of three consecutive calendar years after the day on which this section comes into force.

RESA — Obligations of Operator of a Listed Airport

302.601 (1) Despite subsection 302.600(1), the operator of an airport referred to in the table to this section shall ensure that a runway that is used for the take-off or landing of commercial aeroplanes engaged in a scheduled air service for the purpose of carrying passengers has a RESA that meets the requirements of section 302.602.

(2) The operator of an airport shall comply with the requirements of subsection (1) within two years of the day that this section comes into force.

TABLE

Airport	ICAO Location Indicator
Abbotsford International	CYXX
Calgary International	CYYC
Charlottetown	CYYG
Deer Lake Regional	CYDF
Edmonton International	CYEG
Fort McMurray International	CYMM
Fredericton International	CYFC
Grande Prairie	CYQU
Greater Moncton (Roméo LeBlanc International)	CYQM
Halifax (Robert L. Stanfield International)	CYHZ
Kelowna International	CYLW
London International	CYXU
Montréal (Montréal — Pierre Elliott Trudeau International)	CYUL
Nanaimo	CYCD
Ottawa (Macdonald-Cartier International)	CYOW
Prince George	CYXS
Québec (Jean Lesage International)	CYQB
Regina International	CYQR
Saskatoon (John G. Diefenbaker International)	CYXE
St. John's International	CYYT
Thunder Bay	CYQT
Toronto (Billy Bishop Toronto City)	CYTZ

nombre de passagers débarqués à l'aéroport est inférieure à 325 000 passagers par année au cours de toute période de trois années civiles consécutives après la date d'entrée en vigueur du présent article.

RESA — obligations de l'exploitant d'un aéroport énuméré

302.601 (1) Malgré le paragraphe 302.600(1), l'exploitant d'un aéroport visé au tableau du présent article veille à ce qu'une piste utilisée pour le décollage ou l'atterrissage d'avions commerciaux utilisés dans le cadre d'un service aérien régulier pour le transport de passagers soit munie d'une RESA qui satisfait aux exigences de l'article 302.602.

(2) L'exploitant d'un aéroport se conforme aux exigences du paragraphe (1) dans les deux ans suivant la date d'entrée en vigueur du présent article.

TABLEAU

Aéroport	Indicateur d'emplacement de l'OACI
Abbotsford (aéroport international)	CYXX
Calgary (aéroport international)	CYYC
Charlottetown	CYYG
Deer Lake (aéroport régional)	CYDF
Edmonton (aéroport international)	CYEG
Fort McMurray (aéroport international)	CYMM
Fredericton (aéroport international)	CYFC
Grande Prairie	CYQU
Halifax (aéroport international Robert L. Stanfield)	CYHZ
Kelowna (aéroport international)	CYLW
London (aéroport international)	CYXU
Moncton (aéroport international Roméo LeBlanc du Grand Moncton)	CYQM
Montréal (aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau)	CYUL
Nanaimo	CYCD
Ottawa (aéroport international Macdonald-Cartier)	CYOW
Prince George	CYXS
Québec (aéroport international Jean-Lesage)	CYQB
Regina (aéroport international)	CYQR
Saskatoon (aéroport international John G. Diefenbaker)	CYXE
St. John's (aéroport international)	CYYT
Thunder Bay	CYQT
Toronto (aéroport Billy Bishop)	CYTZ

Airport	ICAO Location Indicator
Toronto (Lester B. Pearson International)	CYYZ
Vancouver International	CYVR
Victoria International	CYYJ
Whitehorse (Erik Nielsen International)	CYXY
Winnipeg (James Armstrong Richardson International)	CYWG
Yellowknife	CYZF

RESA — Requirements

302.602 (1) A RESA shall have a minimum length of 150 m and shall conform to the requirements respecting location, characteristics and objects in the runway end safety area set out in 3.2 of Chapter 3 of the document entitled *Aerodrome Standards and Recommended Practices*, TP 312E, published by the Department of Transport.

(2) The operator of an airport may reduce the length of the ASDA, LDA or TORA in order to obtain the minimum length referred to in subsection (1).

(3) The minimum length referred to in subsection (1) does not apply if the operator of an airport installs an arresting system designed to stop an aeroplane that overruns a runway that conforms to the requirements regarding the system set out in 3.2 of Chapter 3 of the document entitled *Aerodrome Standards and Recommended Practices*, TP 312E, published by the Department of Transport.

(4) A RESA is not required before the starting point of the LDA if

(a) the runway is equipped with a serviceable precision approach path indicator (PAPI) or abbreviated precision approach path indicator (APAPI); or

(b) an instrument approach procedure with approved vertical guidance that is not restricted by a special authorization or an operations specification is available in respect of the runway.

(5) For the purposes of paragraph (4)(b), **approved vertical guidance** means glide slope deviation information provided to a pilot until the decision height is reached to assist in the carrying out of a three-dimensional instrument approach without a missed approach point, but in respect of a missed approach segment that begins at the decision height.

Aéroport	Indicateur d'emplacement de l'OACI
Toronto (aéroport international Lester B. Pearson)	CYYZ
Vancouver (aéroport international)	CYVR
Victoria (aéroport international)	CYYJ
Whitehorse (aéroport international Erik Nielsen)	CYXY
Winnipeg (aéroport international James Armstrong Richardson)	CYWG
Yellowknife	CYZF

RESA — exigences

302.602 (1) Une RESA est d'une longueur minimale de 150 m et est conforme aux exigences relatives à l'emplacement, aux caractéristiques et aux objets dans l'aire de sécurité d'extrémité de piste prévues à 3.2 du chapitre 3 du document intitulé *Aérodromes — Normes et pratiques recommandées*, TP 312F, publié par le ministère des Transports.

(2) L'exploitant d'un aéroport peut réduire la longueur de l'ASDA, de la LDA ou de la TORA afin d'obtenir la longueur minimale prévue au paragraphe (1).

(3) La longueur minimale prévue au paragraphe (1) ne s'applique pas si l'exploitant d'un aéroport installe un système d'arrêt conçu pour arrêter un avion en cas de dépassement d'extrémité de piste qui est conforme aux exigences relatives au système prévues à 3.2 du chapitre 3 du document intitulé *Aérodromes — Normes et pratiques recommandées*, TP 312F, publié par le ministère des Transports.

(4) Une RESA n'est pas requise avant le point de départ de la LDA, selon le cas :

a) la piste est munie d'un indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI) ou d'un indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié (APAPI), en état de service;

b) une procédure d'approche aux instruments avec guidage vertical approuvé, qui n'est pas restreinte par une autorisation spéciale ou une spécification d'exploitation, est disponible à l'égard de la piste.

(5) Pour les fins de l'alinéa (4)b), **guidage vertical approuvé** s'entend de l'information de déviation de l'alignement de descente donnée au pilote jusqu'à ce que la hauteur de décision soit atteinte, à l'appui d'une approche aux instruments tridimensionnelle sans point d'approche interrompue, mais où le segment d'approche interrompue débute à la hauteur de décision.

Notice to Minister

302.603 The operator of an airport shall notify the Minister, no later than 90 days before the end of the period referred to in paragraph 302.600(5)(a) or (b) or subsection 302.601(2), as applicable, how the operator will comply with the requirements of subsection 302.600(1) or 302.601(1).

Ministerial Order

302.604 The Minister is authorized to make an order requiring the operator of an airport to reduce the length of the ASDA, LDA or TORA by a specified amount in order to meet the minimum length requirement of a RESA, if the operator fails to comply with the requirements of subsection 302.600(1) or 302.601(1).

5 Section 302.601 of the Regulations and the heading before it are repealed.

6 Sections 302.603 and 302.604 of the Regulations are replaced by the following:

302.603 The operator of an airport shall notify the Minister, no later than 90 days before the end of the period referred to in paragraph 302.600(5)(a) or (b), as applicable, how the operator will comply with the requirements of subsection 302.600(1).

Ministerial Order

302.604 The Minister is authorized to make an order requiring the operator of an airport to reduce the length of the ASDA, LDA or TORA by a specified amount in order to meet the minimum length requirement of a RESA, if the operator fails to comply with the requirements of subsection 302.600(1).

7 Paragraph 601.23(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) it penetrates an airport obstacle limitation surface as calculated in accordance with Chapter 4 of the document entitled *Aerodrome Standards and Recommended Practices*, TP 312E, published by the Department of Transport;

8 Paragraph 602.96(3)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) where the aerodrome is an airport, comply with any airport operating restrictions specified by the Minister in the *Canada Flight Supplement* or in a NOTAM;

Avis au ministre

302.603 L'exploitant d'un aéroport avise le ministre, au plus tard quatre-vingt-dix jours avant la fin de la période visée aux alinéas 302.600(5)a) ou b), ou au paragraphe 302.601(2), selon le cas, de la façon dont il entend se conformer aux exigences des paragraphes 302.600(1) ou 302.601(1).

Arrêté ministériel

302.604 Le ministre est autorisé à prendre un arrêté enjoignant à l'exploitant d'un aéroport de réduire la longueur de l'ASDA, de la LDA ou de la TORA, de la longueur requise pour respecter la longueur minimale d'une RESA, si l'exploitant ne se conforme pas aux exigences des paragraphes 302.600(1) ou 302.601(1).

5 L'article 302.601 du même règlement et l'intitulé le précédant sont abrogés.

6 Les articles 302.603 et 302.604 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

302.603 L'exploitant d'un aéroport avise le ministre, au plus tard quatre-vingt-dix jours avant la fin de la période visée aux alinéas 302.600(5)a) ou b), selon le cas, de la façon dont il entend se conformer aux exigences du paragraphe 302.600(1).

Arrêté ministériel

302.604 Le ministre est autorisé à prendre un arrêté enjoignant à l'exploitant d'un aéroport de réduire la longueur de l'ASDA, de la LDA ou de la TORA, de la longueur requise pour respecter la longueur minimale d'une RESA, si l'exploitant ne se conforme pas aux exigences du paragraphe 302.600(1).

7 L'alinéa 601.23(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) qui pénètre une surface de limitation d'obstacles d'un aéroport qui est calculée en conformité avec le chapitre 4 du document intitulé *Aérodromes — Normes et pratiques recommandées*, TP 312F, publié par le ministère des Transports;

8 L'alinéa 602.96(3)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) si l'aérodrome est un aéroport, se conformer aux restrictions d'exploitation de l'aéroport précisées par le ministre dans le *Supplément de vol-Canada* ou dans un NOTAM;

Coming into Force

9 (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

(2) Subsection 2(2) and sections 5 and 6 come into force on the third anniversary of the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II.

Entrée en vigueur

9 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

(2) Le paragraphe 2(2) et les articles 5 et 6 entrent en vigueur au troisième anniversaire de la publication du présent règlement dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations

Statutory authority

Canada Shipping Act, 2001

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Schedule 3 to the *Vessel Operation Restriction Regulations* (the Regulations) includes restrictions on waters where power-driven vessels are prohibited. This schedule, however, does not include restrictions for the use of electric motors. Significant advances in technology have increased the power of electric motors on vessels, rendering them capable of performing a variety of different activities, including recreational towing. These advances in technology on electric motors have made it necessary to regulate their use on specified waters.

In addition, while administering the Regulations, and in consultation with local authorities and the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR), errors in geographical coordinates have been identified in the text of the Regulations that would be corrected through the proposed amendments.

Background

Pursuant to the Regulations, Transport Canada (TC) is responsible for regulating boating activities and navigation on Canadian waters to enhance the safety of navigation, to protect the public interest and to protect the environment. Under its mandate, TC receives and responds to requests made by local authorities to enforce restrictions through the Regulations. Such restrictions can include prohibitions with respect to access to specified waters by vessels or classes of vessels; restrictions on the mode of propulsion used, maximum engine power or speed limits; and prohibitions on recreational towing (e.g. water-skiing) activities. These restrictions are set out in the schedules to the Regulations. The schedules also

Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments

Fondement législatif

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

L'annexe 3 du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (ci-après le Règlement) prévoit des restrictions sur les eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits. Cette annexe ne comporte toutefois aucune restriction relativement à l'utilisation de bâtiments à propulsion électrique. Grâce aux progrès technologiques importants, les bâtiments à propulsion électrique sont beaucoup plus puissants et peuvent dorénavant servir à réaliser un vaste éventail d'activités, telles que le remorquage récréatif. À la lumière de ces progrès technologiques, il est primordial de réglementer l'utilisation des bâtiments à propulsion électrique dans des eaux particulières.

En outre, des coordonnées géographiques erronées ont été décelées dans le Règlement lors de son administration et de consultations tenues auprès des autorités locales et du Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPER). Les modifications proposées permettraient de corriger ces erreurs.

Contexte

Conformément au Règlement, il incombe à Transports Canada (TC) de réglementer les activités nautiques et la navigation dans les eaux canadiennes afin de rendre la navigation plus sécuritaire ainsi que de protéger l'intérêt public et l'environnement. Dans le cadre de son mandat, TC reçoit des demandes provenant des autorités locales qui le prient d'appliquer des restrictions au titre du Règlement et il se doit de donner suite aux demandes. De telles restrictions incluent notamment les interdictions relatives à l'accès à certaines eaux par des bâtiments ou catégories de bâtiments, les restrictions quant au mode de propulsion utilisé, à la puissance maximale des moteurs ou à la limite de vitesse, et les interdictions relatives au

specify waters in which a permit is required in order to hold a sporting, recreational or public event or activity (e.g. regattas and dragon boat races).

In April 2008, following the coming into force of the *Canada Shipping Act, 2001*¹ (CSA 2001), the Regulations replaced the old *Boating Restriction Regulations* (BRRs). When the BRRs were first enacted in June 1972, the restrictions were based on traditional electric trolling motors, with a power limit of approximately 1.5 kilowatt (kW). When the Regulations entered into force in 2008, Schedule 3 to the Regulations (Waters on Which Power-driven Vessels Are Prohibited) included restrictions to prohibit power-driven vessels on certain bodies of water, while still enabling the use of traditional electric trolling motors. Traditional electric trolling motors were not a concern because they were not powerful enough to enable the user to undertake recreational towing activities.

Objective

The objectives of the proposed amendments are to ensure safety and to keep up with advances in technology by including a maximum 7.5 kW aggregate power for electric motors on vessels in areas where restrictions already exist. The proposed amendments also assist in the maintenance of an effective enforcement regime, promote the viable and effective use of Canadian waters, and increase safety for all boaters. The proposed amendments would ensure the most reliable and up-to-date information is contained within the Regulations.

Description

The proposed amendments would make a change to subsection 2(3) of the Regulations to include a maximum kilowatt aggregate power of 7.5 kW for electric motors when used in the waters identified in Schedule 3. This change would only apply to those areas where regulatory restrictions already exist.

The 7.5 kW aggregate maximum power level is greater than the traditional electric power level of a trolling motor (usually 1.5 kW), on which the restrictions in the Regulations were originally based. Having a 7.5 kW maximum

remorquage récréatif (par exemple le ski nautique). Les annexes du Règlement énoncent ces restrictions. Par ailleurs, les annexes précisent les eaux dans lesquelles un permis est exigé pour organiser des activités ou des événements sportifs, récréatifs ou publics (par exemple des régates et des courses de bateaux-dragons).

En avril 2008, après l'entrée en vigueur de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*¹ (LMMC 2001), le Règlement a remplacé l'ancien *Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux* (RRCB). À l'époque où le RRCB a été initialement adopté en juin 1972, les restrictions étaient fondées sur les propulseurs électriques traditionnels dont la puissance était limitée à approximativement 1,5 kilowatt (kW). Lorsque le Règlement est entré en vigueur en 2008, son annexe 3 (Eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits) énonçait des restrictions pour interdire les bâtiments à propulsion mécanique dans certains plans d'eau, même si l'utilisation de propulseurs électriques traditionnels était encore acceptée. Les propulseurs électriques traditionnels ne constituaient pas une source de préoccupation puisqu'ils n'étaient pas assez puissants pour effectuer des activités de remorquage récréatif.

Objectif

Les modifications proposées ont comme objectifs de veiller à la sécurité et de suivre le rythme des progrès technologiques; par conséquent, les bâtiments équipés de moteurs électriques doivent avoir une puissance cumulative maximale de 7,5 kW dans les zones où des restrictions sont déjà imposées. En outre, les modifications proposées permettraient de maintenir un régime d'application de la loi efficace, de promouvoir l'utilisation durable et efficace des eaux canadiennes et d'accroître la sécurité de tous les plaisanciers. Grâce aux modifications proposées, le Règlement contiendrait des renseignements fiables et à jour.

Description

Parmi les modifications proposées, le paragraphe 2(3) du Règlement devrait être modifié pour préciser que les moteurs électriques doivent avoir une puissance cumulative maximale de 7,5 kW dans les eaux indiquées à l'annexe 3. Seules les zones où des restrictions réglementaires sont déjà imposées seraient visées par ce changement.

Le niveau de puissance cumulative maximale de 7,5 kW est supérieur au niveau de puissance électrique traditionnelle d'un propulseur électrique (dont la puissance est habituellement de 1,5 kW), ce dernier ayant servi

¹ Sections 319, 322 à 324, 331 and 332 of the CSA 2001 came into force on assent, November 1, 2001. Sections 325 to 330 of the CSA 2001 came into force on January 30, 2002. Sections 1 to 270, subsections 271(1) and (3) and sections 272 to 318, 321 and 333 of the CSA 2001 came into force on July 1, 2007. Subsection 271(2) and section 320 of the CSA 2001 were repealed before coming into force.

¹ Les articles 319, 322 à 324, 331 et 332 de la LMMC 2001 sont entrés en vigueur à la date de sanction, le 1^{er} novembre 2001. Les articles 325 à 330 de la LMMC 2001 sont entrés en vigueur le 30 janvier 2002. Les articles 1 à 270, les paragraphes 271(1) et (3) et les articles 272 à 318, 321 et 333 de la LMMC 2001 sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 2007. Le paragraphe 271(2) et l'article 320 de la LMMC 2001 ont été abrogés avant d'entrer en vigueur.

power level is a practical solution as it is generally aligned with the same power level limits for gas-powered engines in the Regulations where restrictions occur (e.g. 7.5 kW is equivalent to 10 horsepower [hp]). The proposed amendment would still allow for vessels with electric motors to operate on the waters identified in Schedule 3, but it would ensure that those vessels do not have electric motors on board that would give them the ability to undertake recreational towing activities where such activities are otherwise prohibited for power-driven vessels.

In addition, a proposed administrative amendment to subsection 9(1) would be made to add the kilowatt power limit to the signage requirements. These proposed changes would bring the Regulations in line with the original intent of the restrictions, which is to prohibit powered vessel activities (such as recreational towing) for those bodies of water included in Schedule 3 to the Regulations.

The proposed amendments would also update the geographical coordinates for 2 bodies of water in Saskatchewan; 10 bodies of water in Ontario; 31 bodies of water in Quebec; and 3 bodies of water in British Columbia. Updates and corrections to location references and geographical coordinates in the schedules to the Regulations would improve the accuracy and enforceability of the Regulations. These updates would enhance the safety of navigation on certain Canadian waters by reducing the likelihood of misinterpretation and confusion for users of the waters and enforcement partners, and would result in savings due to a reduction in compliance calls to enforcement agencies. Correcting the administrative issues identified by the SJCSR would increase the clarity and enforceability of the Regulations, decrease potential confusion between users of the waterways and TC's enforcement partners, and would lead to increased safety for all users.

For example:

Geographical coordinates for Bouchette Lake, Quebec

Existing geographical coordinates: 45°56' 74°15'

Proposed change to coordinates: 45°55'32" 74°14'49"

Regulatory development

Consultation

A presentation on the proposed amendments to the Regulations was made during the Recreational Boating

de fondement initial aux restrictions énoncées dans le Règlement. Le niveau de puissance maximale de 7,5 kW est une solution pratique, car il correspond généralement au même niveau de puissance des moteurs à essence qui est prévu dans le Règlement pour les zones de restriction (par exemple 7,5 kW équivaut à 10 chevaux-puissance [ch]). En dépit des modifications proposées, les bâtiments à propulsion électrique pourraient continuer de circuler dans les eaux indiquées à l'annexe 3, mais ils ne pourraient pas être munis de moteurs électriques leur permettant d'effectuer des activités de remorquage récréatif dans les eaux où il est interdit aux bâtiments à propulsion mécanique de se livrer à de telles activités.

En outre, il est proposé d'apporter une modification administrative au paragraphe 9(1) afin d'ajouter la puissance maximale en kilowatt aux exigences relatives aux pancartes. Grâce aux modifications proposées, le Règlement respecterait le but initial des restrictions, soit d'interdire les activités des bâtiments à propulsion (comme le remorquage récréatif) dans les plans d'eau indiqués à l'annexe 3 du Règlement.

Les modifications proposées permettraient aussi de mettre à jour les coordonnées géographiques de 2 plans d'eau en Saskatchewan, de 10 plans d'eau en Ontario, de 31 plans d'eau au Québec et de 3 plans d'eau en Colombie-Britannique. La mise à jour et la correction des désignations d'emplacement et des coordonnées géographiques indiquées dans les annexes du Règlement accroîtraient l'exactitude et le caractère exécutoire du Règlement. Grâce à ces mises à jour, la navigation serait plus sécuritaire dans certaines eaux canadiennes, car il serait moins probable que les plaisanciers et les partenaires d'application de la loi commettent une erreur d'interprétation et soient perplexes. D'ailleurs, si les organismes d'application de la loi recevaient moins d'appels aux fins de conformité, cela permettrait de réaliser des économies. La correction des erreurs administratives décelées par le CMPER améliorerait la clarté et le caractère exécutoire du Règlement, diminuerait toute confusion potentielle entre les plaisanciers et les partenaires d'application de la loi de TC et accroîtrait la sécurité pour tous les usagers.

Voici un exemple :

Coordonnées géographiques du lac Bouchette (Québec)

Coordonnées géographiques actuelles : 45°56' 74°15'

Modification proposée des coordonnées : 45°55'32" 74°14'49"

Élaboration de la réglementation

Consultation

Un exposé sur les modifications proposées au Règlement a été offert durant la séance du Comité permanent

Standing Committee session at the November 2018 Canadian Marine Advisory Council² (CMAC) meeting. The proposed amendments were also discussed at the meeting of the National Recreational Boating Advisory Council³ (NRBAC) on November 14, 2018. The proposed amendments were again discussed at the April 2019 CMAC meeting and the April 17, 2019, meeting of the NRBAC. During the consultations with stakeholders, TC explained that the 7.5 kW power limit for electric motors was introduced in order to align the power limit of electric motors with the same power level (horsepower) limits for gas-powered engines throughout the Regulations (i.e. 10 hp is equivalent to 7.5 kW), where restrictions already exist under Schedule 3. No comments were received from stakeholders following the consultations.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, analysis was undertaken to determine whether the proposed amendments are likely to give rise to modern treaty obligations. This assessment examined the geographical scope and subject matter of the proposed amendments in relation to modern treaties in effect, and after examination, no implications or impacts on modern treaties are identified. Where bodies of water are located within modern treaty areas, the modern treaty government will be notified of the proposed amendments to the Regulations.

Regulatory analysis

Benefits and costs

The proposed amendments are administrative in nature. There may be marginal safety benefits realized by having the correct geographical locations listed in the schedules to the Regulations because accurate information allows water body users to know the proper locations where restrictions exist, and to act accordingly in those areas.

² The Canadian Marine Advisory Council is TC's primary consultative body for marine matters. Participants include individuals and entities that have a recognized interest in boating and shipping safety, recreational matters, navigation, marine pollution, and marine security. Meetings generally take place twice a year, in the spring and fall, in Ottawa, Ontario.

³ The National Recreational Boating Advisory Council provides TC with advice on all matters related to the safety of recreational boaters, the safe operation of recreational boats, the safe and environmentally friendly use of recreational waterways, and any other relevant issue of interest.

de la navigation de plaisance qui s'est déroulée à l'occasion de la réunion du Conseil consultatif maritime canadien² (CCMC) en novembre 2018. Les modifications proposées ont aussi fait l'objet d'une discussion lors de la réunion du 14 novembre 2018 du Conseil consultatif national de la navigation de plaisance³ (CCNNP). Ensuite, les modifications proposées ont été soulevées lors de la réunion du CCMC en avril 2019 et de la réunion du 17 avril 2019 du CCNNP. Durant les consultations des intervenants, TC a expliqué que la puissance maximale de 7,5 kW des moteurs électriques serait appliquée dans les zones où des restrictions sont déjà imposées selon l'annexe 3 afin que les niveaux de puissance maximale des moteurs électriques et des moteurs à essence (cheval vapeur) soient équivalents dans l'ensemble du Règlement (c'est-à-dire 10 ch équivaut à 7,5 kW). Les intervenants n'ont formulé aucun commentaire après les consultations.

Obligations découlant de traités modernes et participation et consultation des Autochtones

Selon la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une analyse a été effectuée en vue de déterminer s'il est vraisemblable que les modifications proposées donnent lieu à des obligations découlant de traités modernes. Cette évaluation a permis d'examiner la portée géographique et le sujet des modifications proposées dans le contexte des traités modernes en vigueur. L'examen n'a révélé aucune répercussion sur les traités modernes. En ce qui concerne les plans d'eau situés dans les régions visées par des traités modernes, l'administration des traités modernes sera avisée des modifications proposées au Règlement.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Les modifications proposées sont de nature administrative. Des avantages marginaux sur le plan de la sécurité pourraient découler de l'exactitude des désignations géographiques indiquées dans les annexes du Règlement; en effet, les renseignements exacts permettent aux plaisanciers de connaître les emplacements particuliers où des restrictions sont imposées et d'agir en conséquence.

² Le Conseil consultatif maritime canadien est l'organe consultatif principal de TC qui s'occupe des questions maritimes. Les participants comptent des représentants de particuliers et d'entités qui ont un intérêt avoué dans la navigation et la marine marchande en ce qui concerne la sécurité, les questions de plaisance, la navigation, la pollution du milieu marin et l'intervention et la sûreté maritime. Les réunions ont généralement lieu deux fois par année, au printemps et à l'automne, à Ottawa (Ontario).

³ Le Conseil consultatif national de la navigation de plaisance formule des conseils à TC sur toutes les questions liées à la sécurité des plaisanciers, à l'exploitation sécuritaire de bateaux de plaisance, à l'utilisation sécuritaire et écologique des cours d'eau navigables et toute autre question d'intérêt pertinente.

There are minimal identified savings for the Government which may be seen in reduced compliance calls to enforcement agencies regarding confusion in geographic location identifiers; it may allow for more effective enforcement of the listed restrictions.

Small business lens

The small business lens does not apply to these amendments, as there are no costs to small business.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply to these amendments, as there is no change in administrative costs or burden to business.

Regulatory cooperation and alignment

The proposed amendments are not in relation to work or commitments under a formal regulatory cooperation forum.

Strategic environmental assessment

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

Gender-based analysis plus

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

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Pursuant to the Regulations, enforcement officers have a range of tools available to them and the latitude to apply an appropriate tool to a particular violation. These tools include, but are not limited to, providing educational information, fostering awareness of what constitutes safe boating, the ability to issue a warning or multiple warnings and, if required, issuing tickets with fines. The decision on how to proceed is left solely to the judgment of the enforcement officer. The table in section 16 of the Regulations sets out the persons or classes of persons that are appointed or specified as enforcement officers under these Regulations and section 17 further details the powers delegated to them.

Par ailleurs, le gouvernement pourrait réaliser quelques économies si les organismes d'application de la loi reçoivent moins d'appels aux fins de conformité, lesquels sont attribuables à la confusion entourant les coordonnées géographiques. De plus, l'application des restrictions énoncées serait probablement plus efficace.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas aux modifications, car aucun coût n'est imposé aux petites entreprises.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ces modifications, car elles n'entraînent aucun changement des coûts ou du fardeau administratifs des entreprises.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Les modifications proposées ne s'inscrivent pas dans le cadre d'un travail ou d'un engagement découlant d'un forum officiel de coopération en matière de réglementation.

Évaluation environnementale stratégique

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

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucune répercussion relative à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été soulevée dans le cadre de la proposition.

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

Selon le Règlement, les agents de l'autorité chargés de l'application de la loi disposent d'un éventail d'outils et de la latitude nécessaire pour appliquer le bon outil à une violation particulière. Il peut s'agir notamment, mais sans s'y limiter, de fournir des renseignements éducatifs, de faire prendre conscience de ce que constitue la navigation sécuritaire, d'avoir la capacité d'émettre un ou plusieurs avertissements et, au besoin, de donner des contraventions avec des amendes. La décision quant à la façon de procéder est laissée au jugement de l'agent de l'autorité chargé de l'application de la loi. Le tableau dressé à l'article 16 du Règlement énumère, individuellement ou par catégories, les personnes qui sont nommées à titre d'agents de l'autorité chargés de l'application de la loi. Enfin, l'article 17 offre de plus amples renseignements sur les pouvoirs qui leur sont confiés.

The *Contraventions Regulations*, made pursuant to the *Contraventions Act*, set out prescribed fine amounts for contraventions of regulations, including regulations made under the CSA 2001. A schedule to the *Contraventions Regulations* sets out specific contravention amounts to a maximum of \$500 for violations of the Regulations. Enforcement is by way of summary conviction or ticketing under the *Contraventions Act*.

As matters pertaining to navigation and shipping fall under the jurisdiction of the federal government, the Regulations are a tool that local authorities can apply and use in response to local safety situations and threats to the environment or the public interest in their jurisdictions. Since the philosophy behind the Regulations is one of partnership between federal, provincial and municipal governments through an existing program, TC staff provides regulatory briefings and other support to assist local enforcement agencies in their enforcement functions.

Contact

Heidi Craswell
 Chief
 Legislative, Regulatory and International Affairs
 Marine Safety and Security
 Transport Canada
 Place de Ville, Tower C
 330 Sparks Street, 11th Floor
 Ottawa, Ontario
 K1A 0N5
 Telephone: 613-949-1708
 Fax: 613-991-4818
 Email: heidi.craswell@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to subsection 136(1)^a and section 207^b of the *Canada Shipping Act, 2001*^c, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations*.

Interested persons may make representations to the Minister of Transport concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of

^a S.C. 2005, c. 29, s. 18

^b S.C. 2015, c. 3, s. 24

^c S.C. 2001, c. 26

Le *Règlement sur les contraventions*, pris en vertu de la *Loi sur les contraventions*, précise les montants des amendes pour les contraventions aux règlements pris au titre de la LMMC 2001. Une annexe du *Règlement sur les contraventions* prévoit des montants précis pour les contraventions au Règlement jusqu'à un maximum de 500 \$. L'application de la loi se fait par procédure sommaire ou par le biais d'une contravention en vertu de la *Loi sur les contraventions*.

Puisque les questions relatives à la navigation et à la marine marchande sont de la compétence du gouvernement fédéral, le Règlement constitue un outil auquel les autorités locales peuvent avoir recours pour intervenir face à des problèmes de sécurité locaux ou à des menaces pour l'environnement ou l'intérêt public sur leur territoire. Comme la philosophie sous-jacente au Règlement en est une axée sur le partenariat entre le gouvernement fédéral, les gouvernements provinciaux et les administrations municipales, dans le cadre d'un programme déjà en place, le personnel de TC offre des séances d'information sur la réglementation et d'autres services de soutien pour aider les organismes d'application de la loi locaux à s'acquies de leurs fonctions d'exécution.

Personne-ressource

Heidi Craswell
 Chef
 Affaires législatives, réglementaires et internationales
 Sécurité et sûreté maritimes
 Transports Canada
 Place de Ville, tour C
 330, rue Sparks, 11^e étage
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0N5
 Téléphone : 613-949-1708
 Télécopieur : 613-991-4818
 Courriel : heidi.craswell@tc.gc.ca

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 136(1)^a et de l'article 207^b de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^c, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont

^a L.C. 2005, ch. 29, art. 18

^b L.C. 2015, ch. 3, art. 24

^c L.C. 2001, ch. 26

this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Heidi Craswell, Chief, Legislative, Regulatory Policy and International Affairs, Marine Safety and Security, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, 11th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-949-1708; fax: 613-991-4818; email: heidi.craswell@tc.gc.ca).

Ottawa, February 27, 2020

Julie Adair
Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations

Amendments

1 Subsection 2(3) of the *Vessel Operation Restriction Regulations*¹ is replaced by the following:

(3) No person shall operate a power-driven vessel and no person shall operate a vessel driven by electrical propulsion with an aggregate maximum power greater than 7.5 kW in any of the waters described in Schedule 3, except as indicated in that Schedule.

2 Subsection 9(1) of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (e), by adding “and” at the end of paragraph (f) and by adding the following after paragraph (f):

(g) the symbol shown under letter E.1 of Table 1 to Schedule 9, consisting of a propeller superimposed by an electrical plug, placed above the symbol consisting of a number shown under letter A of Table 1 to Schedule 9 that is placed above the expression “MAX kW” shown under letter F of that Table, indicates that no vessel with electric propulsion whose power exceeds the power in kilowatts represented by that number shall be operated on the waters in respect of which the sign has been placed.

priés d’y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d’envoyer le tout à Heidi Craswell, chef, Affaires législatives, réglementaires et internationales, Sécurité et sûreté maritimes, ministère des Transports, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, 11^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-949-1708; téléc. : 613-991-4818; courriel : heidi.craswell@tc.gc.ca).

Ottawa, le 27 février 2020

La greffière adjointe du Conseil privé
Julie Adair

Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l’utilisation des bâtiments

Modifications

1 Le paragraphe 2(3) du *Règlement sur les restrictions visant l’utilisation des bâtiments*¹ est remplacé par ce qui suit :

(3) Il est interdit d’utiliser un bâtiment à propulsion mécanique ou un bâtiment à propulsion électrique avec une puissance maximale cumulée de plus de 7,5 kW dans les eaux indiquées à l’annexe 3, sauf en conformité avec celle-ci.

2 Le paragraphe 9(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa f), de ce qui suit :

g) si elle porte le symbole qui figure sous la lettre E.1 du tableau 1 de l’annexe 9, constitué d’une hélice sur laquelle est superposée une fiche électrique, et qui est placé au-dessus du symbole constitué d’un nombre figurant sous la lettre A du tableau 1 de cette annexe, au-dessus de la mention « MAX kW » figurant sous la lettre F de ce tableau, qu’il est interdit d’utiliser, dans les eaux visées par la pancarte, un bâtiment à propulsion électrique dont le moteur a une puissance maximale cumulée supérieure à la puissance en kilowatts représentée par ce nombre.

¹ SOR/2008-120

¹ DORS/2008-120

3 The portion of item 10 of Part 3 of Schedule 2 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Specific Location
10	48°23'56" 89°15'49" to 48°23'59" 89°13'06"

4 The portion of item 13 of Part 3 of Schedule 2 to the Regulations in columns 1 and 3 is replaced by the following:

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 3 Location Reference (<i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
13	Joselin Lake (locally known as Burnt Lake), Seguin Twp, Parry Sound District (see Note 1)	45°13'46" 79°50'21"

5 The portion of item 4 of Part 5 of Schedule 2 to the Regulations in columns 1 and 3 is replaced by the following:

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 3 Location Reference (<i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
4	That reach of the South Saskatchewan River between 52°07'14" 106°40'17" and 52°05'54" 106°41'36"	52°07'14" 106°40'17" to 52°05'54" 106°41'36"

6 The portion of item 1 of Part 6 of Schedule 2 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Item	Column 3 Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
1	45°55'32" 74°14'49"

3 Le passage de l'article 10 de la partie 3 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Endroit précis
10	48°23'56" 89°15'49" à 48°23'59" 89°13'06"

4 Le passage de l'article 13 de la partie 3 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 3 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i>)
13	Lac Joselin, connu localement sous le nom de <i>Burnt Lake</i> , canton de Seguin, district de Parry Sound (voir note 1)	45°13'46" 79°50'21"

5 Le passage de l'article 4 de la partie 5 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 3 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i>)
4	Le passage de la rivière Saskatchewan Sud compris entre 52°07'14" 106°40'17" et 52°05'54" 106°41'36"	52°07'14" 106°40'17" à 52°05'54" 106°41'36"

6 Le passage de l'article 1 de la partie 6 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)
1	45°55'32" 74°14'49"

7 The portion of item 16 of Part 6 of Schedule 2 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec Reference System</i>)
16	46°07'26" 74°11'00"

8 The portion of item 19 of Part 6 of Schedule 2 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec Reference System</i>)
19	45°53'24" 74°14'32"

9 The portion of item 20 of Part 6 of Schedule 2 to the Regulations in columns 1 and 3 is replaced by the following:

	Column 1	Column 3
Item	Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec Reference System</i>)
20	Franc Lake	45°55'12" 74°16'39"

10 The portion of item 26 of Part 6 of Schedule 2 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec Reference System</i>)
26	49°52'00" 77°26'47"

11 (1) The portion of items 124 and 125 of Part 1 of Schedule 3 to the French version of the Regulations in column 1 is replaced by the following:

Colonne 1	
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description
124	Lac One
125	Lac Two

7 Le passage de l'article 16 de la partie 6 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)
16	46°07'26" 74°11'00"

8 Le passage de l'article 19 de la partie 6 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)
19	45°53'24" 74°14'32"

9 Le passage de l'article 20 de la partie 6 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 3 est modifié par ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)
20	Lac Franc	45°55'12" 74°16'39"

10 Le passage de l'article 26 de la partie 6 de l'annexe 2 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)
26	49°52'00" 77°26'47"

11 (1) Le passage des articles 124 et 125 de la partie 1 de l'annexe 3 de la version française du même règlement figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description
124	Lac One
125	Lac Two

(2) The portion of item 125 of Part 1 of Schedule 3 to the Regulations in column 4 is replaced by the following:

Column 4	
Item	Location Reference (<i>Gazetteer of Canada Reference System</i>)
125	52°16'55.4" 123°32'45.0"

12 The portion of item 6 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

Column 3	
Item	Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec Reference System</i>)
6	46°33'14" 75°36'31"

13 The portion of item 7 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations in columns 2 and 3 is replaced by the following:

Column 2		Column 3
Item	Local Name	Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec Reference System</i>)
7	Lac René	46°37'41" 75°41'19"

14 The portion of item 8 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations in columns 1 and 3 is replaced by the following:

Column 1	Column 3
Item	Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description
8	Clair Lake
	46°37'34" 75°42'48"

15 Item 9 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations is replaced by the following:

Column 1	Column 2	Column 3
Item	Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Local Name
9	Du Portage Lake	Lac du Portage
		46°38'07" 75°42'05"

(2) Le passage de l'article 125 de la partie 1 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 4 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 4	
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i>)
125	52°16'55,4" 123°32'45,0"

12 Le passage de l'article 6 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 3	
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)
6	46°33'14" 75°36'31"

13 Le passage de l'article 7 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans les colonnes 2 et 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2		Colonne 3
Article	Nom local	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)
7	Lac René	46°37'41" 75°41'19"

14 Le passage de l'article 8 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 3 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description
8	Lac Clair
	46°37'34" 75°42'48"

15 L'article 9 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement est modifiée par ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec ou description	Nom local	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
9	Lac du Portage	Lac du Portage	46°38'07" 75°42'05"

16 The portion of item 15 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

	Column 3
Item	Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
15	45°14'55" 72°20'33"

16 Le passage de l'article 15 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
15	45°14'55" 72°20'33"

17 The portion of item 16 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations in columns 1 and 3 is replaced by the following:

	Column 1	Column 3
Item	Name Given by the Répertoire toponymique du Québec or Description	Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
16	Libby Lake	45°16'35" 72°22'05"

17 Le passage de l'article 16 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec ou description	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
16	Lac Libby	45°16'35" 72°22'05"

18 The portion of item 60 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

	Column 3
Item	Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
60	46°03'01" 74°09'38"

18 Le passage de l'article 60 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
60	46°03'01" 74°09'38"

19 Item 108 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations is replaced by the following:

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Name Given by the Répertoire toponymique du Québec or Description	Local Name	Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
108	Moffatt Lake	Lac Moffatt	45°34'03" 71°18'48"

19 L'article 108 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement est modifiée par ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec ou description	Nom local	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
108	Lac Moffatt	Lac Moffatt	45°34'03" 71°18'48"

20 The portion of item 171 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

	Column 3
Item	Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
171	46°10'35" 74°19'13"

20 Le passage de l'article 171 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
171	46°10'35" 74°19'13"

21 The portion of item 203 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

	Column 3
Item	Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
203	45°46'25" 74°20'08"

21 Le passage de l'article 203 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
203	45°46'25" 74°20'08"

22 The portion of item 205 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations in columns 1 and 3 is replaced by the following:

	Column 1	Column 3
Item	Name Given by the Répertoire toponymique du Québec or Description	Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
205	Petite Décharge River, on a section 5 km in length from the mouth of the Bédard River at a point at coordinates 48°33'37" 71°43'02" downstream to the dam at Sainte-Anne Island at a point at coordinates 48°33'19" 71°39'35"	48°33'37" 71°43'02" to 48°33'19" 71°39'35"

22 Le passage de l'article 205 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec ou description	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
205	Rivière Petite Décharge, sur une section de 5 km de long, depuis l'embouchure de la rivière Bédard à un point situé par 48°33'37" 71°43'02" en aval du barrage de l'île Sainte-Anne jusqu'à un point situé par 48°33'19" 71°39'35"	48°33'37" 71°43'02" à 48°33'19" 71°39'35"

23 The portion of item 232 of Part 5 of Schedule 3 to the Regulations in columns 1 and 3 is replaced by the following:

	Column 1	Column 3
Item	Name Given by the Répertoire toponymique du Québec or Description	Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
232	Du Rocher Lake	46°14'24" 74°19'59"

24 The portion of items 17 and 18 of Part 1 of Schedule 4 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

	Column 3
Item	Location Reference (Gazetteer of Canada Reference System)
17	50°12'29" 125°12'00"
18	50°11'44.6" 125°11'04.2"

25 The portion of item 28 under the heading “Georgian Bay Area” of Part 2 of Schedule 6 to the Regulations in columns 1 and 3 is replaced by the following:

	Column 1	Column 3
Item	Name Given by the Gazetteer of Canada or Description	Location Reference (Gazetteer of Canada Reference System)
28	That part of Georgian Bay on the western shore of Tiny Township from Concession 1 (Eastdale Road) to Concession 16 (Lafontaine Road), extending 300 m from the shore, enclosed within the coordinates described in column 2	44°38'00" 80°00'00"

23 Le passage de l'article 232 de la partie 5 de l'annexe 3 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec ou description	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
232	Lac du Rocher	46°14'24" 74°19'59"

24 Le passage des articles 17 et 18 de la partie 1 de l'annexe 4 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire géographique du Canada)
17	50°12'29" 125°12'00"
18	50°11'44,6" 125°11'04,2"

25 Le passage de l'article 28 de la partie 2 de l'annexe 6 du même règlement, sous l'intertitre « Région de la baie Georgienne », figurant dans les colonnes 1 et 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada ou description	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire géographique du Canada)
28	La partie de la baie Georgienne, sur la rive ouest du canton Tiny entre la concession 1 (route Eastdale) et la concession 16 (route Lafontaine), qui s'étend à 300 m à partir de la rive et qui se trouve à l'intérieur des positions indiquées à la colonne 2	44°38'00" 80°00'00"

26 The portion of item 2 under the heading “Chatham Area” of Part 2 of Schedule 6 to the Regulations in columns 1 to 3 is replaced by the following:

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 2 Specific Location	Column 3 Location Reference (<i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
2	That part of the Ausable River from the mouth of the harbour to the walking path that intersects with Pinedale Road	43°19'00"	43°18'48"
		81°46'38"	81°46'15"
		to	
		43°17'49"	
		81°46'22"	

26 Le passage de l'article 2 de la partie 2 de l'annexe 6 du même règlement, sous l'intertitre « Région de Chatham », figurant dans les colonnes 1 à 3 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 2 Endroit précis	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i>)
2	La partie de la rivière Ausable depuis l'embouchure du havre jusqu'au sentier qui croise le chemin Pinedale	43°19'00"	43°18'48"
		81°46'38"	81°46'15"
		à	
		43°17'49"	
		81°46'22"	

27 The portion of item 14 under the heading “Chatham Area” of Part 2 of Schedule 6 to the Regulations in columns 2 and 3 is replaced by the following:

Item	Column 2 Specific Location	Column 3 Location Reference (<i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
14	42°00'43"	42°00'41"
	82°47'26"	82°47'17"
	to	
	42°00'41"	
	82°47'00"	

27 Le passage de l'article 14 de la partie 2 de l'annexe 6 du même règlement, sous l'intertitre « Région de Chatham », figurant dans les colonnes 2 et 3 est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonne 2 Endroit précis	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i>)
14	42°00'43"	42°00'41"
	82°47'26"	82°47'17"
	à	
	42°00'41"	
	82°47'00"	

28 The portion of item 15 under the heading “Chatham Area” of Part 2 of Schedule 6 to the Regulations in columns 1 to 3 is replaced by the following:

28 Le passage de l’article 15 de la partie 2 de l’annexe 6 du même règlement, sous l’intertitre « Région de Chatham », figurant dans les colonnes 1 à 3 est remplacé par ce qui suit :

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 2 Specific Location	Column 3 Location Reference (<i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
15	That part of Cedar Creek from its intersection with Heritage Road, eastward to its intersection with 3rd Boulevard on Cedar Island Drive and the channel between Heritage Road and Cedar Island Road that leads to the public boat ramp from that creek in the Town of Kingsville	42°00'42"	42°00'44"
		82°46'52"	82°46'46"
		to	
		42°00'49"	
		82°46'35"	
		and	
		42°00'45"	
		82°46'47"	
		to	
		42°00'53"	
	82°46'42"		

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Colonne 2 Endroit précis	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i>)
15	La partie du ruisseau Cedar qui s’étend de sa jonction avec la route Heritage, vers l’est, jusqu’à sa jonction avec le 3 ^e Boulevard, sur la promenade Cedar Island, et le chenal entre la route Heritage et la route Cedar Island qui mène à la rampe publique de mise à l’eau de bateaux à partir de ce ruisseau dans la ville de Kingsville	42°00'42"	42°00'44"
		82°46'52"	82°46'46"
		à	
		42°00'49"	
		82°46'35"	
		et	
		42°00'45"	
		82°46'47"	
		à	
		42°00'53"	
	82°46'42"		

29 The portion of item 8 under the heading “Muskoka-Parry Sound Area” of Part 2 of Schedule 6 to the Regulations in columns 1 to 3 is replaced by the following:

29 Le passage de l’article 8 de la partie 2 de l’annexe 6 du même règlement, sous l’intertitre « Région de Muskoka — Parry Sound », figurant dans les colonnes 1 à 3 est remplacé par ce qui suit :

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 2 Specific Location	Column 3 Location Reference (<i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
8	That part of the South Branch Muskoka River from its junction with the North Branch Muskoka River to the northern boundary of Concession 3 of the Township of McLean except for that part of the river known locally as Orillia Lake (Orillia Lake location is from Matthiasville Dam upstream to the easterly boundary of Lot 25, Concession 8, Draper Township)	45°01'53.7"	45°02'01"
		79°18'46.9"	79°18'49"
		to	
		45°07'06.09"	
		79°07'17.70"	

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada ou description	Colonne 2 Endroit précis	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire géographique du Canada)
8	La partie de la rivière South Branch Muskoka qui s'étend de sa jonction avec la rivière North Branch Muskoka jusqu'à la limite nord de la concession 3 du canton de McLean sauf pour la partie de la rivière connue localement sous le nom de lac Orillia (l'emplacement du lac Orillia est à partir du barrage Matthiasville en amont de la limite est du lot 25, concession 8, canton de Draper)	45°01'53,7" 79°18'46,9" à 45°07'6,09" 79°07'17,70"	45°02'01" 79°18'49"

30 The portion of item 3 under the heading “London Area” of Part 2 of Schedule 6 to the Regulations in columns 1 to 3 is replaced by the following:

30 Le passage de l'article 3 de la partie 2 de l'annexe 6 du même règlement, sous l'intertitre « Région de London », figurant dans les colonnes 1 à 3 est remplacé par ce qui suit :

Item	Column 1 Name Given by the Gazetteer of Canada or Description	Column 2 Specific Location	Column 3 Location Reference (Gazetteer of Canada Reference System)
3	That part of Kettle Creek from the King George Bridge north to the Warren Street Bridge in Port Stanley, Southwold Township, Elgin County	42°39'55" 81°12'50" to 42°40'30" 81°13'15"	42°40'13" 81°12'51"

Article	Colonne 1 Nom indiqué dans le Répertoire géographique du Canada ou description	Colonne 2 Endroit précis	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire géographique du Canada)
3	La partie du ruisseau Kettle qui s'étend du pont King George en direction nord jusqu'au pont de la rue Warren, à Port Stanley, canton de Southwold, comté d'Elgin	42°39'55" 81°12'50" à 42°40'30" 81°13'15"	42°40'13" 81°12'51"

31 The portion of item 1 under the heading “Niagara-Simcoe Area” of Part 2 of Schedule 6 to the Regulations in columns 1 to 3 is replaced by the following:

31 Le passage de l'article 1 de la partie 2 de l'annexe 6 du même règlement, sous l'intertitre « Région de Niagara — Simcoe », figurant dans les colonnes 1 à 3 est remplacé par ce qui suit :

Item	Column 1 Name Given by the Gazetteer of Canada or Description	Column 2 Specific Location	Column 3 Location Reference (Gazetteer of Canada Reference System)
1	That part of Big Creek in Norfolk County from the mouth of the creek at Long Point Bay in Norfolk County upstream to the creek's intersection with Highway 59, just south of 8th Concession Road	42°35'45" 80°27'13" to 42°41'46" 80°32'27"	42°36'08" 80°26'58"

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Endroit précis	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i>)
1	La partie du ruisseau Big située dans le comté de Norfolk, à partir de l'embouchure du ruisseau à la baie Long Point dans le comté de Norfolk en amont jusqu'à l'intersection du ruisseau avec la route n° 59, juste au sud du chemin de la 8 ^e concession	42°35'45" 80°27'13" à 42°41'46" 80°32'27"	42°36'08" 80°26'58"

32 The portion of item 6 under the heading “Lake Simcoe and Surrounding Area” of Part 2 of Schedule 6 to the Regulations in columns 1 to 3 is replaced by the following:

32 Le passage de l'article 6 de la partie 2 de l'annexe 6 du même règlement, sous l'intertitre « Lac Simcoe et les régions avoisinantes », figurant dans les colonnes 1 à 3 est remplacé par ce qui suit :

Item	Column 1 Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Column 2 Specific Location	Column 3 Location Reference (<i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
6	Pefferlaw Brook in the Town of Georgina, from its mouth to the bridge at Highway 48	44°20'24" 79°13'05" to 44°19'50.29" 79°13'04.20"	44°20'02" 79°13'11"

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Endroit précis	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i>)
6	Le ruisseau Pefferlaw, dans la ville de Georgina, à partir de son embouchure jusqu'au pont de la route 48	44°20'24" 79°13'05" à 44°19'50,29" 79°13'04,20"	44°20'02" 79°13'11"

33 The portion of item 61 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

33 Le passage de l'article 61 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

Item	Column 3 Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
61	45°38'53" 75°38'36"

Article	Colonne 3 Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)
61	45°38'53" 75°38'36"

34 The portion of items 68 to 73 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations in columns 1 to 3 is replaced by the following:

34 Le passage des articles 68 à 73 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans les colonnes 1 à 3 est remplacé par ce qui suit :

	Column 1	Column 2	Column 3
Item	Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Local Name	Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
68	The St. Lawrence River between the points at coordinates 45°34'59" 73°28'29" and 45°39'06" 73°27'08" lying south of the Boucherville Islands, outside the zones described in items 69 and 70	Chenal du Sud	45°34'59" 73°28'29" to 45°39'06" 73°27'08"
69	The St. Lawrence River within 50 m of the shoreline to the south of the Boucherville Islands between the points at coordinates 45°34'59" 73°28'29" and 45°39'06" 73°27'08"	Chenal du Sud	45°34'59" 73°28'29" to 45°39'06" 73°27'08"
70	The St. Lawrence River within 100 m of the shoreline to the north of the City of Boucherville between the points at coordinates 45°34'59" 73°28'29" and 45°39'06" 73°27'08"	Chenal du Sud	45°34'59" 73°28'29" to 45°39'06" 73°27'08"
71	That part of the St. Lawrence River known as La Grande Rivière between Saint-Jean Island and Sainte-Marguerite Island between the points at coordinates 45°35'13" 73°29'24" and 45°36'20" 73°27'44"	Grande Rivière	45°35'13" 73°29'24" to 45°36'20" 73°27'44"
72	That part of the St. Lawrence River known as Bras Nord de la Grande Rivière between Saint-Jean Island and A Pinard Island between the points at coordinates 45°36'01" 73°28'59" and 45°36'04" 73°28'14"	Bras Nord de la Grande Rivière	45°36'01" 73°28'59" to 45°36'04" 73°28'14"
73	That part of the St. Lawrence River known as La Passe between De la Commune Island and Grosbois Island between the points at coordinates 45°37'08" 73°28'24" and 45°37'07" 73°27'45"	La Passe	45°37'08" 73°28'24" to 45°37'07" 73°27'45"

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le Répertoire toponymique du Québec ou description	Nom local	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
68	Le fleuve Saint-Laurent entre les points situés par 45°34'59" 73°28'29" et par 45°39'06" 73°27'08" au sud des îles de Boucherville, à l'extérieur des zones indiquées aux articles 69 et 70	Chenal du Sud	45°34'59" 73°28'29" à 45°39'06" 73°27'08"
69	Le fleuve Saint-Laurent à 50 m ou moins de la rive par rapport au sud des îles de Boucherville entre les points situés par 45°34'59" 73°28'29" et par 45°39'06" 73°27'08"	Chenal du Sud	45°34'59" 73°28'29" à 45°39'06" 73°27'08"
70	Le fleuve Saint-Laurent à 100 m ou moins de la rive par rapport au nord de la ville de Boucherville entre les points situés par 45°34'59" 73°28'29" et par 45°39'06" 73°27'08"	Chenal du Sud	45°34'59" 73°28'29" à 45°39'06" 73°27'08"
71	La partie du fleuve Saint-Laurent connue sous le nom de la Grande Rivière entre les îles Saint-Jean et Sainte-Marguerite entre les points situés par 45°35'13" 73°29'24" et par 45°36'20" 73°27'44"	La Grande Rivière	45°35'13" 73°29'24" à 45°36'20" 73°27'44"
72	La partie du fleuve Saint-Laurent connue sous le nom de Bras Nord de la Grande Rivière entre l'île Saint-Jean et l'île à Pinard entre les points situés par 45°36'01" 73°28'59" et par 45°36'04" 73°28'14"	Bras Nord de la Grande Rivière	45°36'01" 73°28'59" à 45°36'04" 73°28'14"
73	La partie du fleuve Saint-Laurent connue sous le nom de La Passe entre l'île de la Commune et l'île Grosbois entre les points situés par 45°37'08" 73°28'24" et par 45°37'07" 73°27'45"	La Passe	45°37'08" 73°28'24" à 45°37'07" 73°27'45"

35 The portion of item 90 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

	Column 3
Item	Location Reference (Répertoire toponymique du Québec Reference System)
90	46°44'52" 71°23'40"

35 Le passage de l'article 90 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du Répertoire toponymique du Québec)
90	46°44'52" 71°23'40"

36 The portion of items 135 and 136 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations in columns 1 and 3 is replaced by the following:

	Column 1	Column 3
	Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
Item		
135	Viceroy Lake, outside the zone described in item 136	45°50'52" 75°06'19"
136	Viceroy Lake, within 70 m of its shoreline, excluding the Saint-Pierre Bay Narrows (see Note 2)	45°50'52" 75°06'19"

37 The portion of item 167 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

	Column 3
	Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
Item	
167	46°52'00" 77°26'47"

38 The portion of item 294 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

	Column 3
	Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
Item	
294	46°25'00" 75°13'52"

39 The portions of item 299 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations in columns 1 and 3 is replaced by the following:

	Column 1	Column 3
	Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
Item		
299	Lake des Ratons	46°17'50" 75°26'00"

36 Le passage des articles 135 et 136 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 3
	Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)
Article		
135	Lac Viceroy, à l'extérieur de la zone indiquée à l'article 136	45°50'52" 75°06'19"
136	Lac Viceroy, 70 m ou moins de sa rive, sauf le passage de la baie Saint-Pierre (voir note 2)	45°50'52" 75°06'19"

37 Le passage de l'article 167 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3
	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)
Article	
167	46°52'00" 77°26'47"

38 Le passage de l'article 294 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3
	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)
Article	
294	46°25'00" 75°13'52"

39 Le passage de l'article 299 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 3
	Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)
Article		
299	Lac des Ratons	46°17'50" 75°26'00"

40 The portion of item 336 of Part 3 of Schedule 6 to the Regulations in columns 1 and 3 is replaced by the following:

	Column 1	Column 3
Item	Name Given by the <i>Répertoire toponymique du Québec</i> or Description	Location Reference (<i>Répertoire toponymique du Québec</i> Reference System)
336	Massawippi River, between a point located at the mouth of that river at coordinates 45°16'33.25" 71°58'23.09" and a point upstream at coordinates 45°16'58.18" 71°57'47.86"	45°16'33.25" 71°58'23.09" to 45°16'58.18" 71°57'47.86"

41 The portion of item 9 of Part 4 of Schedule 6 to the Regulations in columns 1 and 3 is replaced by the following:

	Column 1	Column 3
Item	Name Given by the <i>Gazetteer of Canada</i> or Description	Location Reference (<i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
9	That portion of the South Saskatchewan River between 52°07'14" 106°40'17" and 52°05'54" 106°41'36" and within 30 m of the eastern bank	52°07'14" 106°40'17" to 52°05'54" 106°41'36"

42 The portion of item 58 of Part 3 of Schedule 8 to the Regulations in column 3 is replaced by the following:

	Column 3
Item	Location Reference (<i>Gazetteer of Canada</i> Reference System)
58	45°38'53" 75°38'36"

40 Le passage de l'article 336 de la partie 3 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 1	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire toponymique du Québec</i> ou description	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Québec</i>)
336	Rivière Massawippi entre un point de son embouchure situé par 45°16'33,25" 71°58'23,09" et un point en amont situé par 45°16'58,18" 71°57'47,86"	45°16'33,25" 71°58'23,09" à 45°16'58,18" 71°57'47,86"

41 Le passage de l'article 9 de la partie 4 de l'annexe 6 du même règlement figurant dans les colonnes 1 et 3 est remplacé par ce qui suit :

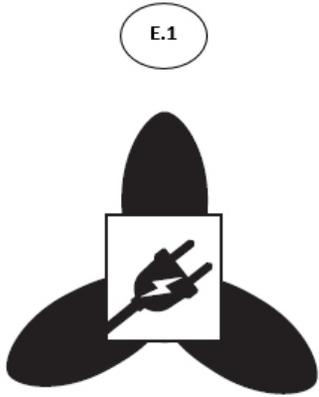
	Colonne 1	Colonne 3
Article	Nom indiqué dans le <i>Répertoire géographique du Canada</i> ou description	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire géographique du Canada</i>)
9	La partie de la rivière Saskatchewan Sud entre 52°07'14" 106°40'17" et 52°05'54" 106°41'36" à 30 m ou moins de la rive est	52°07'14" 106°40'17" à 52°05'54" 106°41'36"

42 Le passage de l'article 58 de la partie 3 de l'annexe 8 du même règlement figurant dans la colonne 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 3
Article	Coordonnées géographiques (système de référence du <i>Répertoire toponymique du Canada</i>)
58	45°38'53" 75°38'36"

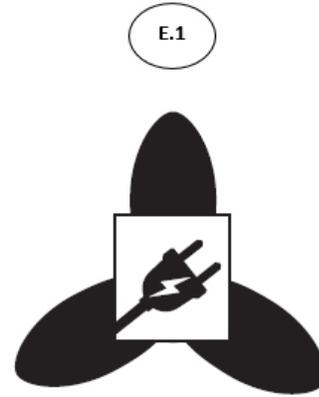
43 Table 1 of Schedule 9 to the Regulations is amended by adding the following after symbol E:

43 L'annexe 9 du même règlement est modifiée par adjonction, après la lettre E du tableau 1, de ce qui suit :



Coming into Force

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



Entrée en vigueur

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

INDEX

COMMISSIONS

Canada Revenue Agency

Income Tax Act	
Revocation of registration of charities	434
Revocation of registration of charities (<i>Errata</i>)	433

Canadian International Trade Tribunal

Expiry review of finding	
Oil country tubular goods.....	437
Inquiry	
Anti-pollution oil booms.....	438

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

Decisions	440
* Notice to interested parties.....	439
Notices of consultation	440
Part 1 applications	440

Parks Canada Agency

Species at Risk Act	
Description of critical habitat for the Westslope Cutthroat Trout Alberta population in Banff National Park of Canada.....	440

GOVERNMENT NOTICES

Environment, Dept. of the

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Order 2020-66-01-02 Amending the Non-domestic Substances List	421
Order 2020-87-04-02 Amending the Non-domestic Substances List	422

Environment and Climate Change Canada

Species at Risk Act	
Description of the Great Basin Spadefoot critical habitat in the Vaseux-Bighorn National Wildlife Area	425
Description of the Northern Leopard Frog, Rocky Mountain population, critical habitat in the Columbia National Wildlife Area.....	426
Description of the Pallid Bat critical habitat in the Vaseux-Bighorn National Wildlife Area.....	427
Description of the Western Tiger Salamander, Southern Mountain population, critical habitat in the Vaseux-Bighorn National Wildlife Area	428

GOVERNMENT NOTICES — *Continued*

Privy Council Office

Appointment opportunities.....	429
--------------------------------	-----

Superintendent of Financial Institutions, Office of the

Insurance Companies Act	
Guarantee Company of North America (The) — Letters patent of amalgamation and order to commence and carry on business.....	429

Transport, Dept. of

Canada Marine Act	
St. John's Port Authority — Supplementary letters patent	423

MISCELLANEOUS NOTICES

J.P. Morgan Canada	
Voluntary liquidation and dissolution	442
* N.V. Hagelunie	
Application to establish a Canadian branch....	442

PARLIAMENT

Chief Electoral Officer, Office of the

Canada Elections Act	
Deregistration of registered electoral district associations (<i>Erratum</i>)	432

House of Commons

* Filing applications for private bills (First Session, 43rd Parliament).....	432
--	-----

PROPOSED REGULATIONS

Farm Products Council of Canada

Farm Products Agencies Act	
Canadian Pork Promotion and Research Agency Proclamation	444

Finance, Dept. of

Canadian Payments Act	
By-law Amending Certain By-laws Made Under the Canadian Payments Act	461

Transport, Dept. of

Aeronautics Act	
Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, III and VI — RESA).....	473
Canada Shipping Act, 2001	
Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations	511

* This notice was previously published.

INDEX

AVIS DIVERS

J.P. Morgan Canada Liquidation et dissolution volontaires.....	442
* N.V. Hagelunie Demande d'établissement d'une succursale canadienne	442

AVIS DU GOUVERNEMENT

Conseil privé, Bureau du Possibilités de nominations	429
--	-----

Environnement, min. de l' Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Arrêté 2020-66-01-02 modifiant la Liste extérieure	421
Arrêté 2020-87-04-02 modifiant la Liste extérieure	422

Environnement et Changement climatique Canada

Loi sur les espèces en péril Description de l'habitat essentiel de la chauve-souris blonde dans la réserve nationale de faune de Vaseux-Bighorn.....	427
Description de l'habitat essentiel de la grenouille léopard, population des Rocheuses, dans la réserve nationale de faune de Columbia	426
Description de l'habitat essentiel de la salamandre tigrée de l'Ouest, population des montagnes du Sud, dans la réserve nationale de faune de Vaseux-Bighorn.....	428
Description de l'habitat essentiel du crapaud du Grand Bassin dans la réserve nationale de faune de Vaseux-Bighorn.....	425

Surintendant des institutions financières, Bureau du

Loi sur les sociétés d'assurances Garantie, Compagnie d'Assurance de l'Amérique du Nord (La) — Lettres patentes de fusion et autorisation de fonctionnement	429
---	-----

Transports, min. des

Loi maritime du Canada Administration portuaire de St. John's — Lettres patentes supplémentaires	423
--	-----

COMMISSIONS

Agence du revenu du Canada

Loi de l'impôt sur le revenu Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance.....	434
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance (<i>Errata</i>)	433

Agence Parcs Canada

Loi sur les espèces en péril Description de l'habitat essentiel des populations de l'Alberta de la truite fardée versant de l'ouest, dans le parc national Banff du Canada.....	440
---	-----

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

* Avis aux intéressés.....	439
Avis de consultation	440
Décisions	440
Demandes de la partie 1	440

Tribunal canadien du commerce extérieur

Enquête Estacade flottante antipollution	438
Réexamen relatif à l'expiration des conclusions Fournitures tubulaires pour puits de pétrole.....	437

PARLEMENT

Chambre des communes

* Demandes introductives de projets de loi d'intérêt privé (Première session, 43 ^e législature)	432
--	-----

Directeur général des élections, Bureau du

Loi électorale du Canada Radiation d'associations de circonscription enregistrées (<i>Erratum</i>)	432
--	-----

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Conseil des produits agricoles du Canada

Loi sur les offices des produits agricoles Proclamation visant l'Office canadien de promotion et de recherche pour le porc....	444
--	-----

Finances, min. des

Loi canadienne sur les paiements Règlement administratif modifiant certains règlements administratifs pris en vertu de la Loi canadienne sur les paiements.....	461
--	-----

* Cet avis a déjà été publié.

RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)**Transports, min. des**Loi de 2001 sur la marine marchande du
CanadaRèglement modifiant le Règlement sur les
restrictions visant l'utilisation des
bâtiments..... 511

Loi sur l'aéronautique

Règlement modifiant le Règlement de
l'aviation canadien (parties I, III et VI —
RESA)..... 473