

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, SEPTEMBER 14, 2024

OTTAWA, LE SAMEDI 14 SEPTEMBRE 2024

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 3, 2024, 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 Info.Gazette@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 3 janvier 2024 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 Info.Gazette@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

TABLE OF CONTENTS

| | |
|---|------|
| Government notices | 2921 |
| Appointment opportunities | 2922 |
| Parliament | |
| House of Commons | 2926 |
| Office of the Chief Electoral Officer | 2926 |
| Commissions | 2927 |
| (agencies, boards and commissions) | |
| Miscellaneous notices | 2931 |
| (banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents) | |
| Proposed regulations | 2933 |
| (including amendments to existing regulations) | |
| Index | 2993 |

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|--|------|
| Avis du gouvernement | 2921 |
| Possibilités de nominations | 2922 |
| Parlement | |
| Chambre des communes | 2926 |
| Bureau du directeur général des élections ... | 2926 |
| Commissions | 2927 |
| (organismes, conseils et commissions) | |
| Avis divers | 2931 |
| (banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé) | |
| Règlements projetés | 2933 |
| (y compris les modifications aux règlements existants) | |
| Index | 2994 |

GOVERNMENT NOTICES

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication of draft strategy to replace, reduce or refine vertebrate animal testing under the Canadian Environmental Protection Act, 1999

This notice is to inform people in Canada that the Government of Canada has published a [draft strategy](#) to guide the replacement, reduction or refinement of vertebrate animal testing under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA).

This strategy will guide future Health Canada and Environment and Climate Change Canada efforts aimed at achieving the goal of replacing, reducing or refining the use of vertebrate animal testing under CEPA in an iterative and progressive manner when and where possible (i.e. to the extent practicable and scientifically justified).

Five elements are proposed in the draft strategy. They include identification and prioritization of new approach methods, which include alternative methods to animal toxicity testing, for regulatory needs, advancement of research and data generation, promotion of harmonization and collaboration, communication and consultation with stakeholders, and implementation in CEPA regulatory programs. The efforts proposed in the strategy will guide and promote the use of scientifically justified alternative approaches that replace, reduce or refine the use of vertebrate animals in toxicity testing whenever possible under CEPA.

Public comment period

Comments on this notice can be provided during the next 60 calendar days ending November 13, 2024.

Comments on this notice may be submitted to erhsdgeneral-dssergenerale@hc-sc.gc.ca. Details on submitting

AVIS DU GOUVERNEMENT

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

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

Publication de l'ébauche de la stratégie pour remplacer, réduire ou raffiner les essais sur les animaux vertébrés dans le cadre de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Le présent avis vise à informer les personnes au Canada que le gouvernement du Canada a publié l'[ébauche d'une stratégie](#) pour guider le remplacement, la réduction ou le raffinement des essais sur les animaux vertébrés dans le cadre de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE].

Cette stratégie orientera les travaux qu'effectueront Santé Canada et Environnement et Changement climatique Canada pour remplacer, réduire ou raffiner les essais sur les animaux vertébrés dans le cadre de la LCPE, et ce d'une manière itérative et progressive lorsque c'est possible (c'est-à-dire dans la mesure du possible et de manière scientifiquement justifiée).

Cinq éléments sont proposés dans l'ébauche de la stratégie. Il s'agit d'identifier et de prioriser les nouvelles approches méthodologiques, qui comprennent des méthodes de rechange aux essais de toxicité sur les animaux, pour les besoins réglementaires, de faire avancer la recherche et la génération de données, de promouvoir l'harmonisation et la collaboration, de communiquer et de consulter avec les intervenants, et enfin de mettre en œuvre ces progrès dans le cadre des programmes de réglementation de la LCPE. Les travaux proposés dans la stratégie orienteront et favoriseront l'utilisation de méthodes de rechange scientifiquement justifiées, qui remplaceront, réduiront ou raffineront les essais de toxicité sur les animaux vertébrés dans le cadre de la LCPE, dans la mesure du possible.

Période de commentaires du public

Les commentaires sur le présent avis peuvent être fournis au cours des 60 prochains jours civils, soit jusqu'au 13 novembre 2024.

Les commentaires sur le présent avis peuvent être envoyés à l'adresse erhsdgeneral-dssergenerale@hc-sc.gc.ca. La [page](#)

comments and key questions to guide feedback are available on the [consultation landing page](#).

Tim Singer

Director General
Environmental and Radiation Health Sciences
Directorate
Health Canada

Jacqueline Gonçalves

Director General
Science Reporting and Assessment Directorate
Environment and Climate Change Canada

PRIVY COUNCIL OFFICE

Appointment opportunities

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

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

[d'accueil de la consultation](#) contient des précisions sur la présentation des commentaires et des questions clés pour guider la rétroaction.

Le directeur général
Direction des sciences de la santé environnementale et de la radioprotection
Santé Canada

Tim Singer

La directrice générale
Direction des rapports et de l'évaluation scientifiques
Environnement et Changement climatique Canada

Jacqueline Gonçalves

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ

Possibilités de nominations

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

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

Governor in Council appointment opportunities

| Position | Organization | Closing date |
|----------------------|---|--------------------|
| Director | Bank of Canada | |
| Chairperson | Canada Deposit Insurance Corporation | |
| Chairperson | Canada Industrial Relations Board | |
| Vice-Chairperson | Canada Industrial Relations Board | |
| Chairperson | Canada Infrastructure Bank | |
| Director | Canada Lands Company Limited | |
| Director | Canadian Air Transport Security Authority | |
| Director | Canadian Commercial Corporation | |
| Director | Canadian Energy Regulator | |
| President | Canadian Institutes of Health Research | |
| Director | Canadian Race Relations Foundation | |
| Director | Canadian Tourism Commission | |
| Chairperson | Civilian Review and Complaints Commission for the Royal Canadian Mounted Police | |
| Vice-Chairperson | Civilian Review and Complaints Commission for the Royal Canadian Mounted Police | |
| Member | Copyright Board | |
| Director | Defence Construction (1951) Limited | |
| Executive Head | Employment Insurance Board of Appeal | |
| Member | Employment Insurance Board of Appeal | October 24, 2024 |
| Regional Coordinator | Employment Insurance Board of Appeal | September 19, 2024 |

Possibilités de nominations par le gouverneur en conseil

| Poste | Organisation | Date de clôture |
|------------------------|--|----------------------|
| Administrateur | Banque du Canada | |
| Président | Société d'assurance-dépôts du Canada | |
| Président | Conseil canadien des relations industrielles | |
| Vice-président | Conseil canadien des relations industrielles | |
| Président | Banque de l'infrastructure du Canada | |
| Administrateur | Société immobilière du Canada Limitée | |
| Administrateur | Administration canadienne de la sûreté du transport aérien | |
| Administrateur | Corporation commerciale canadienne | |
| Administrateur | Régie canadienne de l'énergie | |
| Président | Instituts de recherche en santé du Canada | |
| Administrateur | Fondation canadienne des relations raciales | |
| Administrateur | Commission canadienne du tourisme | |
| Président | Commission civile d'examen et de traitement des plaintes relatives à la Gendarmerie royale du Canada | |
| Vice-président | Commission civile d'examen et de traitement des plaintes relatives à la Gendarmerie royale du Canada | |
| Commissaire | Commission du droit d'auteur | |
| Administrateur | Construction de défense (1951) Limitée | |
| Chef principal | Conseil d'appel en assurance-emploi | |
| Membre | Conseil d'appel en assurance-emploi | Le 24 octobre 2024 |
| Coordonnateur régional | Conseil d'appel en assurance-emploi | Le 19 septembre 2024 |

| Position | Organization | Closing date | Poste | Organisation | Date de clôture |
|---|---|---------------------|---|---|------------------------|
| President | Export Development Canada | | Président | Exportation et développement Canada | |
| 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 | |
| Commissioner | Financial Consumer Agency of Canada | | Commissaire | Agence de la consommation en matière financière du Canada | |
| Commissioner | First Nations Tax Commission | | Commissaire | Commission de la fiscalité des premières nations | |
| Director (Federal) | Halifax Port Authority | | Administrateur (Fédéral) | Administration portuaire de Halifax | |
| Member | Historic Sites and Monuments Board of Canada | | Commissaire | Commission des lieux et monuments historiques du Canada | |
| Chairperson | National Advisory Council on Poverty | | Président | Conseil consultatif national sur la pauvreté | |
| Member (Children's Issues) | National Advisory Council on Poverty | | Membre (Questions relatives aux enfants) | Conseil consultatif national sur la pauvreté | |
| Member | National Arts Centre Corporation | | Membre | Société du Centre national des Arts | |
| Member | National Seniors Council | | Membre | Conseil national des aînés | |
| Member | Natural Sciences and Engineering Research Council | | Conseiller | Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie | |
| Member | Net-Zero Advisory Body | | Membre | Groupe consultatif pour la carboneutralité | |
| Canadian Representative | North Atlantic Salmon Conservation Organization | | Représentant canadien | Organisation pour la conservation du saumon de l'Atlantique nord | |
| Commissioner of Official Languages | Office of the Commissioner of Official Languages for Canada | | Commissaire aux langues officielles | Commissariat aux langues officielles | |
| Ombudsperson for the Department of National Defence and the Canadian Forces | Office of the Ombudsperson for the Department of National Defence and the Canadian Forces | | Ombudsman de la Défense nationale et des Forces canadiennes | Bureau de l'ombudsman de la Défense nationale et des Forces canadiennes | |
| Senate Ethics Officer | Office of the Senate Ethics Officer | | Conseiller sénatorial en éthique | Bureau du conseiller sénatorial en éthique | |
| Director | Sept-Îles Port Authority | | Administrateur | Administration portuaire de Sept-Îles | |

| Position | Organization | Closing date | Poste | Organisation | Date de clôture |
|--------------------|--|---------------------|----------------------|---|------------------------|
| Administrator | Ship-source Oil Pollution Fund and Fund for Railway Accidents Involving Designated Goods | | Administrateur | Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et Caisse d'indemnisation pour les accidents ferroviaires impliquant des marchandises désignées | |
| Chief Statistician | Statistics Canada | | Statisticien en chef | Statistique Canada | |
| Co-chair | Sustainable Jobs Partnership Council | | Coprésident | Conseil du partenariat pour des emplois durables | |
| Member | Sustainable Jobs Partnership Council | | Membre | Conseil du partenariat pour des emplois durables | |
| Chairperson | VIA Rail Canada Inc. | | Président | VIA Rail Canada Inc. | |
| Chairperson | Windsor-Detroit Bridge Authority | | Président | Autorité du pont Windsor-Détroit | |

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

First Session, 44th Parliament

PRIVATE BILLS

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

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

Eric Janse

Clerk of the House of Commons

OFFICE OF THE CHIEF ELECTORAL OFFICER

CANADA ELECTIONS ACT

Determination of number of electors

Notice is hereby given that the above-mentioned notice was published as [Extra Vol. 158, No. 8](#), on Monday, September 9, 2024.

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, 44^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 20 novembre 2021.

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

Le greffier de la Chambre des communes

Eric Janse

BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

Établissement du nombre d'électeurs

Avis est par les présentes donné que l'avis susmentionné a été publié dans l'[édition spéciale vol. 158, n° 8](#), le lundi 9 septembre 2024.

COMMISSIONS**CANADA BORDER SERVICES AGENCY****SPECIAL IMPORT MEASURES ACT***Wire rod — Decision*

On September 4, 2024, pursuant to paragraph 41(1)(b) of the *Special Import Measures Act* (SIMA), the Canada Border Services Agency (CBSA) has made a final determination of dumping concerning wire rod from China, Egypt and Vietnam.

The subject goods are usually classified under the following tariff classification numbers:

| | | |
|---------------|---------------|---------------|
| 7213.91.00.42 | 7213.99.00.12 | 7227.90.00.60 |
| 7213.91.00.43 | 7213.99.00.31 | 7227.90.00.70 |
| 7213.91.00.49 | 7213.99.00.32 | 7227.90.00.81 |
| 7213.91.00.50 | 7213.99.00.51 | 7227.90.00.82 |
| 7213.91.00.60 | 7213.99.00.52 | 7227.90.00.83 |
| 7213.91.00.70 | 7227.20.00.20 | |
| 7213.99.00.11 | 7227.20.00.90 | |

The above-listed tariff classifications cover both subject and non-subject goods.

The Canadian International Trade Tribunal (CITT) inquiry into the question of injury to the Canadian industry is continuing, and it will issue its decision by October 4, 2024. Provisional duties will continue to be imposed on the subject goods until the CITT renders its decision.

If the CITT finds that the dumping has caused injury or is threatening to cause injury, anti-dumping duties will be applied to future importations of the subject goods. In that event, the importer in Canada shall pay such duties.

The *Customs Act* applies, with any modifications that the circumstances require, with respect to the accounting and payment of anti-dumping duties.

Information

The *Statement of Reasons* regarding the final determination will be issued within 15 days following the decision and will be available on the [CBSA's website](#).

Ottawa, September 4, 2024

Doug Band

Director General
Trade and Anti-dumping Programs Directorate

COMMISSIONS**AGENCE DES SERVICES FRONTALIERS DU CANADA****LOI SUR LES MESURES SPÉCIALES D'IMPORTATION***Fils machine — Décision*

Le 4 septembre 2024, conformément à l'alinéa 41(1)b) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation* (LMSI), l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a rendu une décision définitive de dumping à l'égard de fils machine de la Chine, de l'Égypte et du Vietnam.

Les marchandises en cause sont généralement classées sous les numéros de classement tarifaire suivants :

| | | |
|---------------|---------------|---------------|
| 7213.91.00.42 | 7213.99.00.12 | 7227.90.00.60 |
| 7213.91.00.43 | 7213.99.00.31 | 7227.90.00.70 |
| 7213.91.00.49 | 7213.99.00.32 | 7227.90.00.81 |
| 7213.91.00.50 | 7213.99.00.51 | 7227.90.00.82 |
| 7213.91.00.60 | 7213.99.00.52 | 7227.90.00.83 |
| 7213.91.00.70 | 7227.20.00.20 | |
| 7213.99.00.11 | 7227.20.00.90 | |

Les classifications tarifaires énumérées ci-dessus couvrent à la fois les marchandises en cause et des marchandises non en cause.

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (TCCE) poursuivra son enquête sur la question de dommage à la branche de production nationale et rendra sa décision d'ici le 4 octobre 2024. Les droits provisoires continueront d'être imposés sur les marchandises en cause jusqu'à ce que le TCCE rende sa décision.

Si le TCCE détermine que le dumping a causé un dommage ou menace de causer un dommage, les importations futures des marchandises en cause seront assujetties à des droits antidumping. Dans ce cas, l'importateur au Canada doit payer ces droits imposés.

La *Loi sur les douanes* s'applique, avec toute modification que les circonstances exigent, à l'égard de la déclaration en détail et du paiement des droits antidumping.

Renseignements

L'*Énoncé des motifs* portant sur la décision définitive sera émis dans les 15 jours suivant la décision et il sera affiché sur le [site Web de l'ASFC](#).

Ottawa, le 4 septembre 2024

Le directeur général

Direction des programmes commerciaux et antidumping
Doug Band

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

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

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

| Business number Numéro d'entreprise | Name / Nom Address / Adresse |
|--|---|
| 118811116RR0001 | BLAINE LAKE CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, BATTLEFORD, SASK. |
| 757690110RR0001 | HESPELER SIGN LANGUAGE CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, CAMBRIDGE, ONTARIO, CAMBRIDGE, ONT. |
| 765869888RR0001 | SIGN LANGUAGE CONGREGATION OF JEHOVAH'S WITNESSES, VICTORIA, BRITISH COLUMBIA, VICTORIA, B.C. |
| 887867661RR0001 | FRIENDS OF THE FREDERICTON PUBLIC LIBRARY INC., FREDERICTON, N.B. |

Sharmila Khare

Director General
Charities Directorate

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

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

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

La directrice générale

Direction des organismes de bienfaisance

Sharmila Khare**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****INQUIRY***Cloud-based services*

The Canadian International Trade Tribunal has received a complaint (file PR-2024-036) from Oracle Canada ULC (Oracle), of Mississauga, Ontario, concerning a procurement (solicitation CS-IAAS-2024) made by Shared Services Canada. The solicitation is for the provision of cloud-based infrastructure as a service and native platform as a service. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is given that the Tribunal made a decision on August 27, 2024, to conduct an inquiry into the complaint.

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**ENQUÊTE***Services infonuagiques*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur a reçu une plainte (dossier PR-2024-036) déposée par Oracle Canada ULC (Oracle), de Mississauga (Ontario), concernant un marché (appel d'offres CS-IAAS-2024) passé par Services partagés Canada. L'appel d'offres porte sur la fourniture d'infrastructure en tant que service et de plateforme native en tant que service infonuagique. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien 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 que le Tribunal a décidé, le 27 août 2024, d'enquêter sur la plainte.

Oracle alleges that mandatory criterion M1, as worded in amendment 013 to the solicitation, is an unnecessary limit to competition, in breach of the trade agreements.

Further information may be obtained from the Registry, 613-993-3595 (telephone), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, August 27, 2024

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

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

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

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PART 1 APPLICATIONS

The following applications for renewal or amendment, or complaints were posted on the Commission's website between August 23 and September 5, 2024.

Oracle allègue que le critère obligatoire M1, comme il est formulé dans la modification 013 de l'appel d'offres, constitue une limite inutile à la concurrence, en violation des accords commerciaux.

Pour obtenir plus de renseignements, veuillez communiquer avec le greffe, 613-993-3595 (téléphone), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 27 août 2024

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

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

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

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DEMANDES DE LA PARTIE 1

Les demandes de renouvellement ou de modification ou les plaintes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 23 août et le 5 septembre 2024.

| 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 |
|---|--|-----------------------------|---|--|--|
| Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada | 2024-0380-7 | CBF-FM-16 | Clova | Quebec / Québec | September 16, 2024 / 16 septembre 2024 |
| Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada | 2024-0389-8 | CBKA-AM | Stewart | British Columbia / Colombie-Britannique | September 16, 2024 / 16 septembre 2024 |
| Rogers Communications Canada Inc. | 2024-0443-2 | OneSoccer | Across Canada / L'ensemble du Canada | N.A. / s.o. | September 23, 2024 / 23 septembre 2024 |

ADMINISTRATIVE DECISIONS

DÉCISIONS ADMINISTRATIVES

| Applicant's name / Nom du demandeur | Undertaking / Entreprise | City / Ville | Province | Date of decision / Date de la décision |
|--|---------------------------------|------------------------------|--|---|
| 16276458 Canada Society | CKFF-FM | Kipawa | Quebec / Québec | August 30, 2024 / 30 août 2024 |
| Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada | CBYK-FM and / et CBUP-FM | Kamloops and / et Merritt | British Columbia / Colombie-Britannique | September 3, 2024 / 3 septembre 2024 |

ORDERS

ORDONNANCES

| Order Number / Numéro de l'ordonnance | Publication date / Date de publication | Licensee's name / Nom du titulaire | Undertaking / Entreprise | Location / Endroit |
|--|---|---|---|---------------------------|
| 2024-194 | August 29, 2024 / 29 août 2024 | N.A. / s.o. | Operators of online undertakings / Exploitants d'entreprises en ligne | N.A. / s.o. |

MISCELLANEOUS NOTICES**PROPERTY AND CASUALTY INSURANCE
COMPENSATION CORPORATION****APPLICATION TO INCORPORATE A PROPERTY AND
CASUALTY INSURANCE COMPANY**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 25(2) of the *Insurance Companies Act* (Canada), that Property and Casualty Insurance Compensation Corporation (“PACICC”) intends to apply to the Minister of Finance for letters patent to incorporate a property and casualty insurance company. The proposed company will carry on business in Canada under the name PACICC-SIMA General Insurance Company / Compagnie d’Assurance Générale PACICC-SIMA and its head office will be located in Toronto, Ontario.

The proposed insurance company will not carry on any business unless and until required in certain special circumstances, as determined by the PACICC Board.

Any person who objects to the issuance of these letters patent may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions (OSFI), 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, or by emailing OSFI at approvals-approbations@osfi-bsif.gc.ca, on or before October 22, 2024.

Note: The publication of this notice should not be construed as evidence that letters patent will be issued to incorporate the company. The granting of the letters patent will be dependent upon the normal *Insurance Companies Act* (Canada) application review process and the discretion of the Minister of Finance.

August 31, 2024

**Property and Casualty Insurance Compensation
Corporation****SAFETY NATIONAL CASUALTY CORPORATION****ASSUMPTION REINSURANCE TRANSACTION**

Notice is hereby given, in accordance with the provisions of subsection 587.1(4) of the *Insurance Companies Act* (Canada) [the “ICA”], that Safety National Casualty Corporation (“SNCC”) intends to make an application to the Superintendent of Financial Institutions (Canada) [the “Superintendent”] pursuant to section 587.1 of the ICA, on or after October 21, 2024, for the Superintendent’s approval to cause itself to be reinsured, on an assumption basis, by Tokio Marine Canada Ltd. (“Tokio Marine”),

AVIS DIVERS**SOCIÉTÉ D’INDEMNISATION EN MATIÈRE
D’ASSURANCES IARD****DEMANDE DE CONSTITUTION D’UNE SOCIÉTÉ
D’ASSURANCES MULTIRISQUES**

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 25(2) de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada), que la Société d’indemnisation en matière d’assurances IARD (« SIMA ») a l’intention de demander au ministre des Finances des lettres patentes pour constituer une société d’assurances multirisques. La société proposée exercera ses activités au Canada sous le nom PACICC-SIMA General Insurance Company / Compagnie d’Assurance Générale PACICC-SIMA et son siège social sera situé à Toronto, en Ontario.

La société d’assurances proposée n’exercera aucune activité tant qu’elle n’est pas tenue de le faire dans certaines circonstances particulières déterminées par le conseil d’administration de la SIMA.

Quiconque s’oppose à la délivrance des lettres patentes peut notifier par écrit son opposition au Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF), 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, ou par courriel au BSIF à l’adresse approvals-approbations@osfi-bsif.gc.ca, au plus tard le 22 octobre 2024.

Remarque : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une attestation de la délivrance de lettres patentes visant à constituer la société. La délivrance des lettres patentes est tributaire du processus normal d’examen des demandes prévu par la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada) et de la décision du ministre des Finances.

Le 31 août 2024

**Société d’indemnisation en matière
d’assurances IARD****SOCIÉTÉ NATIONALE D’ACCIDENT ET SÉCURITÉ****CONVENTION DE RÉASSURANCE AUX FINS DE
PRISE EN CHARGE**

Avis est donné par la présente, conformément aux dispositions du paragraphe 587.1(4) de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada) [la « LSA »], que Société nationale d’accident et sécurité (« SNAS ») a l’intention de présenter une demande au surintendant des institutions financières (Canada) [le « surintendant »] conformément à l’article 587.1 de la LSA, le 21 octobre 2024 ou après cette date, pour obtenir l’approbation du surintendant pour se faire réassurer, sur une base de prise en charge, par Tokio

against all of the risks undertaken by SNCC under its policies in Canada.

A copy of the proposed assumption reinsurance agreement relating to this transaction will be available for inspection by the policyholders of SNCC and Tokio Marine during regular business hours at the office of the Chief Agent of the Canadian branch of SNCC located at 77 King Street West, Suite 400, Toronto, Ontario M5K 0A1, for a period of 30 days following publication of this notice. Any policyholder who wishes to obtain a copy of the assumption reinsurance agreement may do so in writing to the Chief Agent of SNCC at the above-noted address.

September 14, 2024

By its solicitors
Dentons Canada LLP

VALIDUS REINSURANCE, LTD.

RELEASE OF ASSETS

Pursuant to section 651 of the *Insurance Companies Act* (Canada) [the “Act”], notice is hereby given that Validus Reinsurance, Ltd. (“Validus”) intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions (Canada) on or after October 7, 2024, for an order authorizing the release of the assets that it maintains in Canada in accordance with the Act.

Any policyholder or creditor in respect of Validus’s insurance business in Canada opposing such release is invited to file an opposition by mail to the Office of the Superintendent of Financial Institutions (Canada), Regulatory Affairs Directorate, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, or by email at approvals-approbations@osfi-bsif.gc.ca, on or before October 7, 2024.

Toronto, August 24, 2024

Validus Reinsurance, Ltd.

By its solicitors
Dentons Canada LLP

Maritime Canada ltée (« Tokio Maritime »), contre tous les risques assumés par SNAS en vertu de ses polices au Canada.

Une copie de l’accord de réassurance de prise en charge proposé relatif à cette convention sera disponible pour inspection par les titulaires de police de SNAS et Tokio Maritime pendant les heures normales d’ouverture au bureau de l’agent principal de la succursale canadienne de SNAS située au 77, rue King Ouest, bureau 400, Toronto (Ontario) M5K 0A1, pendant une période de 30 jours suivant la publication du présent avis. Tout titulaire de police qui souhaite obtenir une copie de l’accord de réassurance aux fins de prise en charge peut le faire par écrit auprès de l’agent principal de SNAS à l’adresse susmentionnée.

Le 14 septembre 2024

Agissant par l’entremise de ses procureurs
Dentons Canada LLP

VALIDUS REINSURANCE, LTD.

LIBÉRATION DE L’ACTIF

Conformément à l’article 651 de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada) [la « Loi »], avis est par les présentes donné que Validus Reinsurance, Ltd. (« Validus ») a l’intention de faire une demande auprès du surintendant des institutions financières (Canada), le 7 octobre 2024 ou après cette date, afin de libérer l’actif qu’elle maintient au Canada conformément à la Loi.

Tout créancier ou souscripteur visé par les opérations d’assurance au Canada de Validus qui s’oppose à cette libération est invité à faire acte d’opposition auprès de la Direction des affaires réglementaires du Bureau du surintendant des institutions financières (Canada), soit par la poste au 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, soit par courriel à l’adresse approvals-approbations@osfi-bsif.gc.ca, au plus tard le 7 octobre 2024.

Toronto, le 24 août 2024

Validus Reinsurance, Ltd.

Agissant par l’entremise de ses procureurs
Dentons Canada LLP

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Finance, Dept. of

Regulations Amending the Pension Benefits Standards Regulations, 1985 (Solvency Reserve Accounts and Multi-Employer Pension Plans)..... 2934

Transport, Dept. of

Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations 2953

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

Finances, min. des

Règlement modifiant le Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension (compte de réserve de solvabilité et régimes interentreprises)..... 2934

Transports, min. des

Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments..... 2953

Regulations Amending the Pension Benefits Standards Regulations, 1985 (Solvency Reserve Accounts and Multi-Employer Pension Plans)

Statutory authority

Pension Benefits Standards Act, 1985

Sponsoring department

Department of Finance

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues

Solvency reserve accounts

Employers sponsoring federally regulated defined benefit pension plans can face uncertain and volatile funding requirements. Additionally, the federal pension framework maintains strict limits on the amount of plan surplus that can be refunded to an employer. As a result, plan sponsors typically only contribute the minimum required funding and have no incentive to fully fund their plans faster than as required by the *Pension Benefits Standards Regulations, 1985* (PBSR). This can result in prolonged funding deficits and may not be in the best interest of plan members' and retirees' pension benefit security.

Multi-employer pension plan solvency funding requirements

Federally regulated defined benefit multi-employer pension plans (MEPPs) are currently subject to the same funding requirements as those of single-employer plans. Because of key differences between MEPPs and single-employer plans, such as MEPPs having a lower risk of being terminated while underfunded due to there being multiple employers, it may not be in the best interest of members and retirees of MEPPs to be subject to the same funding requirements as those of single-employer plans. In some cases, requiring MEPPs

Règlement modifiant le Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension (compte de réserve de solvabilité et régimes interentreprises)

Fondement législatif

Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension

Ministère responsable

Ministère des Finances

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux

Comptes de réserve de solvabilité

Les employeurs qui parrainent des régimes de retraite à prestations déterminées sous réglementation fédérale peuvent faire face à des exigences de capitalisation incertaines et volatiles. De plus, le cadre fédéral des pensions maintient des limites strictes sur le montant de l'excédent du régime qui peut être remboursé à un employeur. Par conséquent, les répondants de régimes ne cotisent généralement que la capitalisation minimale requise et ne sont pas incités à capitaliser entièrement leurs régimes plus rapidement que ne l'exige le *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension* (RNPP). Cela peut entraîner des déficits de capitalisation prolongés et pourrait ne pas être dans l'intérêt de la sécurité des prestations de retraite des participants et des retraités.

Exigences de capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de retraite interentreprises

Les régimes de retraite interentreprises (RRI) à prestations déterminées sous réglementation fédérale sont actuellement assujettis aux mêmes exigences de capitalisation que celles des régimes à employeur unique. En raison des principales différences entre les RRI et les régimes à employeur unique, comme le fait que les RRI présentent un risque plus faible d'une cessation alors qu'ils sont sous-capitalisés en raison de la multiplicité des employeurs, il pourrait ne pas être dans l'intérêt des participants et des retraités des RRI d'être

to abide by the same funding standards as those of single-employer plans may result in lower benefit levels for retirees.

Description

Solvency reserve accounts

The *Regulations Amending the Pension Benefits Standards Regulations, 1985 (Solvency Reserve Accounts and Multi-Employer Pension Plans)* [the proposed Regulations] would operationalize the legislative framework for solvency reserve accounts (SRAs) that received royal assent in the *Budget Implementation Act, 2022, No. 1* on June 23, 2022. An SRA would be a separate or notional account within a pension fund, from which a plan sponsor could withdraw excess funds if their plan is sufficiently funded and subject to certain limits. The proposed Regulations would set the requirements regarding the establishment of an SRA, the limits on withdrawing funds from the SRA, and the reporting requirements to plan members.

Multi-employer pension plan solvency funding requirements

The proposed Regulations would lower the required solvency ratio for federally regulated defined benefit MEPPs, which are not negotiated contribution plans, from 100% to 85%.

Rationale

Solvency reserve accounts

SRAs would improve the sustainability of defined benefit pension plans by providing plan sponsors with more funding flexibility by removing disincentives from making higher payments than required when plan sponsors may have more funds available. Additionally, by allowing plan sponsors to withdraw certain excess funding in some circumstances, SRAs may help to incentivize plan sponsors to remit more than the minimum required contributions into their plans and may result in enhanced retirement security for plan members and retirees.

Multi-employer pension plan solvency funding requirements

The proposed amendments are intended to improve the funding flexibility of federally regulated defined

assujettis aux mêmes exigences de capitalisation que celles des régimes à employeur unique. Dans certains cas, le fait d'exiger que les RRI respectent les mêmes normes de capitalisation que celles des régimes à employeur unique pourrait entraîner des niveaux de prestations inférieurs pour les retraités.

Description

Comptes de réserve de solvabilité

Le *Règlement modifiant le Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension (compte de réserve de solvabilité et régimes interentreprises)* [le règlement proposé] mettrait en œuvre le cadre législatif des comptes de réserve de solvabilité (CRS) qui a reçu la sanction royale dans la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2022* le 23 juin 2022. Un CRS serait un compte distinct ou notionnel au sein d'un fonds de retraite, duquel un répondant de régime pourrait retirer des fonds excédentaires si son régime est suffisamment capitalisé et soumis à certaines limites. Le règlement proposé établirait les exigences relatives à l'établissement d'un CRS, les limites de retrait de fonds du CRS, et les exigences en matière de rapports aux participants au régime.

Exigences de capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de retraite interentreprises

Le règlement proposé réduirait le ratio de solvabilité requis pour les RRI à prestations déterminées sous réglementation fédérale, qui ne sont pas des régimes à cotisations négociées. Ce ratio passerait de 100 % à 85 %.

Justification

Comptes de réserve de solvabilité

Les CRS amélioreraient la viabilité des régimes de retraite à prestations déterminées en offrant aux répondants de régimes une plus grande souplesse de financement en éliminant les facteurs dissuasifs d'effectuer des paiements plus élevés que ceux requis lorsque les répondants de régimes peuvent avoir plus de fonds disponibles. De plus, en permettant aux promoteurs de régime de retirer une partie de la capitalisation excédentaire dans certaines circonstances, les CRS pourraient aider à inciter les répondants de régime à verser plus que les cotisations minimales requises dans leurs régimes et pourraient améliorer la sécurité de la retraite pour les participants et les retraités.

Exigences de capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de retraite interentreprises

Les modifications proposées visent à améliorer la souplesse de capitalisation des RRI à prestations

benefit MEPPs to promote the long-term financial sustainability of these plans and improve retirement security for plan members and retirees.

déterminées sous réglementation fédérale afin de favoriser la viabilité financière à long terme de ces régimes et d'améliorer la sécurité de la retraite pour les participants et les retraités.

Issues

Solvency reserve accounts

Federally regulated defined benefit pension plans are required to be funded on both a solvency and a going concern basis. External conditions, such as the uncertainty of investment returns on assets and interest rates on liabilities, can lead to unpredictable and volatile solvency funding requirements for employers sponsoring defined benefit plans. In some cases, employers that were required to make special payments to make up a deficit may find their plans are over fully funded in the following year. In these circumstances, however, federal pension legislation's rules on refunding surplus funds to an employer are highly restrictive, leaving these special payments "trapped" in the plan as surplus. As a result, employers typically contribute only the minimum required special payments into their plan, which may not be in the best interest of plan members' and retirees' pension benefit security. In Budget 2022, the Government announced the introduction of a legislative framework for SRAs for federally regulated defined benefit pension plans. Regulatory amendments to the PBSR are required to set out the requirements for the establishment of an SRA and set out the prescribed conditions to govern their operation.

Multi-employer pension plans solvency funding requirements

Defined benefit MEPPs and other pension industry stakeholders have noted that there is a lower risk for MEPPs terminating in an underfunded position compared to single-employer defined benefit plans because the risk of insolvency and underfunding is shared across multiple participating employers. As a result, stakeholders have advocated that MEPPs should not be subject to the same solvency funding standards as those of single-employer plans (i.e. 100% solvency ratio). It has also been noted that the cost of maintaining current solvency funding standards has the potential to result in lower benefit levels for retirees, as benefits may need to be decreased in order to cover a solvency deficiency.

Enjeux

Comptes de réserve de solvabilité

Les régimes de retraite à prestations déterminées sous réglementation fédérale doivent être capitalisés à la fois sur une base de solvabilité et sur une base de continuité. Les conditions externes, comme l'incertitude du rendement des placements sur les actifs et les taux d'intérêt sur les passifs, peuvent entraîner des exigences de capitalisation du déficit de solvabilité imprévisibles et volatiles pour les employeurs qui parrainent des régimes à prestations déterminées. Dans certains cas, les employeurs qui ont dû effectuer des paiements spéciaux pour combler un déficit peuvent constater que leurs régimes sont trop capitalisés l'année suivante. Dans ces circonstances, cependant, les règles de la législation fédérale sur les pensions concernant le remboursement des fonds excédentaires à un employeur sont très restrictives, laissant ces paiements spéciaux « piégés » dans le régime en tant qu'excédent. Par conséquent, les employeurs ne cotisent généralement que les paiements spéciaux minimaux requis à leur régime, ce qui pourrait ne pas être dans l'intérêt de la sécurité des prestations de retraite des participants et des retraités. Dans le budget de 2022, le gouvernement a annoncé la mise en place d'un cadre législatif pour les CRS pour les régimes de retraite à prestations déterminées sous réglementation fédérale. Des modifications réglementaires au RNPP sont nécessaires pour établir les exigences relatives à l'établissement d'un CRS et établir les conditions prescrites pour régir leur fonctionnement.

Exigences de capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de retraite interentreprises

Les RRI à prestations déterminées et d'autres intervenants du secteur des régimes de retraite ont noté qu'il y a moins de risque que les RRI fassent une cessation dans une situation de sous-capitalisation par rapport aux régimes à prestations déterminées à employeur unique, car le risque d'insolvabilité et de sous-capitalisation est partagé entre plusieurs employeurs participants. Par conséquent, les intervenants ont préconisé que les RRI ne soient pas assujettis aux mêmes normes de capitalisation du déficit de solvabilité que celles des régimes à employeur unique (c'est-à-dire un ratio de solvabilité de 100 %). Il a également été noté que le coût du maintien des normes actuelles de capitalisation du déficit de solvabilité pourrait entraîner une baisse des niveaux de prestations pour les retraités, car il peut être nécessaire de réduire les prestations pour couvrir un déficit de solvabilité.

Lowering the solvency funding requirements for federally regulated MEPPs (that are not negotiated contribution plans) is not likely to result in reductions in benefits. It would allow plans greater flexibility in setting a sustainable level of benefits for plan members and retirees.

Background

Solvency reserve accounts

The federal *Pension Benefits Standards Act, 1985* (PBSA) and the PBSR apply to private sector plans linked to federally regulated areas of employment (banking, interprovincial transportation, telecommunications, etc.), all private sector employment in the Territories, and employment in certain federal Crown corporations. The PBSA and the PBSR do not govern the core federal public service, Royal Canadian Mounted Police, or Canadian Forces pension plans.

Under the PBSA and the PBSR, federally regulated defined benefit pension plans are required to be fully funded on a going concern basis (i.e. where the plan is assumed to be ongoing), and on a solvency basis (i.e. where the plan is assumed to be terminated and all benefits must be paid). If plan liabilities exceed plan assets, the plan has a funding deficit and is required to make special payments, in addition to their normal cost contributions, which are to be amortized over a number of years (15 for a going concern deficit and 5 for a solvency deficit), instead of having to pay the deficit all at one time.

These funding rules protect the rights and interests of plan members and beneficiaries by ensuring that defined benefit plans have sufficient assets to cover their liabilities, which supports benefit security and long-term plan sustainability. At the same time, the PBSA provides the flexibility for employers to amortize pension deficits over time, in recognition that deficits may be too large to eliminate all at once without harming the financial integrity of the employer.

In addition to special payments, external conditions, such as better-than-expected investment returns or higher interest rates, may help plans to eliminate pension deficits at a faster pace and can potentially give rise to a pension surplus. In circumstances where a plan experiences a pension surplus following a period of required employer special payments, some employer special payments may have proven to be unnecessary to secure pension benefits. These special payments may now be “trapped” in the plan as surplus, as under the PBSA refund of surplus

L'abaissement des exigences de capitalisation du déficit de solvabilité pour les RRI sous réglementation fédérale (qui ne sont pas des régimes à cotisations négociées) n'entraînera probablement pas de réduction des prestations. Il donnerait aux régimes une plus grande souplesse dans l'établissement d'un niveau durable de prestations pour les participants et les retraités.

Contexte

Comptes de réserve de solvabilité

La *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension* (LNPP) et le RNPP du gouvernement fédéral s'appliquent aux régimes du secteur privé liés à des secteurs d'emploi sous réglementation fédérale (par exemple les banques, le transport interprovincial, les télécommunications, etc.), à tous les emplois du secteur privé dans les territoires, et à l'emploi dans certaines sociétés d'État fédérales. La LNPP et le RNPP ne régissent pas les régimes de retraite de la fonction publique fédérale centrale, de la Gendarmerie royale du Canada ou des Forces canadiennes.

En vertu de la LNPP et du RNPP, les régimes de retraite à prestations déterminées sous réglementation fédérale doivent être entièrement capitalisés sur une base de continuité (c'est-à-dire lorsque le régime est présumé être permanent) et sur une base de solvabilité (c'est-à-dire lorsque le régime est présumé avoir pris fin et que toutes les prestations doivent être versées). Si le passif du régime dépasse l'actif du régime, le régime a un déficit de capitalisation et est tenu d'effectuer des paiements spéciaux, en plus de ses cotisations au coût normal, qui doivent être amortis sur un certain nombre d'années (15 pour un déficit de continuité et 5 pour un déficit de solvabilité), au lieu d'avoir à payer le déficit en une seule fois.

Ces règles de capitalisation protègent les droits et les intérêts des participants et des bénéficiaires en veillant à ce que les régimes à prestations déterminées disposent d'un actif suffisant pour couvrir leur passif, ce qui favorise la sécurité des prestations et la viabilité à long terme du régime. En même temps, la LNPP offre aux employeurs la souplesse pour amortir les déficits des régimes de retraite au fil du temps, en reconnaissance du fait que les déficits peuvent être trop importants pour être éliminés en une seule fois sans nuire à l'intégrité financière de l'employeur.

En plus des paiements spéciaux, des conditions externes, comme des rendements de placement meilleurs que prévu ou des taux d'intérêt plus élevés, peuvent aider les régimes à éliminer les déficits des régimes de retraite à un rythme plus rapide et peuvent potentiellement donner lieu à un excédent de retraite. Dans les cas où un régime enregistre un excédent de retraite après une période de paiements spéciaux de l'employeur, certains paiements spéciaux de l'employeur peuvent s'être avérés inutiles pour garantir les prestations de retraite. Ces paiements spéciaux

provisions, employers may be unable to recover previously contributed special payments once the plan is in surplus.

The PBSA provides strict requirements for a refund of plan surplus to the employer and requires the consent of the Office of the Superintendent of Financial Institutions. For an ongoing plan, the refund of surplus to the employer is limited to the amount of surplus in excess of the greater of (a) two times the employer's current service cost,¹ and (b) 25% of the plan's solvency liabilities.² Additionally, the employer may only seek the consent of the Superintendent of Financial Institutions for a refund of surplus after establishing either an entitlement to the surplus under the plan documents or a claim to the surplus. An employer can establish a claim to the surplus by obtaining the consent of two-thirds of the plan members and two-thirds of the group consisting of former members (i.e. retirees and vested deferred members) and any persons within a class prescribed by regulations.

Given these requirements, employers can face a pension funding asymmetry by bearing the downside funding risk, while having highly restricted access to any plan surplus that may arise. This can create an opportunity cost for employers that could have used the special payment amounts contributed for other purposes, such as investing in the business.

In Budget 2022, the Government announced the introduction of a legislative framework for SRAs for federally regulated defined benefit pension plans. These are designed to address the problems associated with trapped capital and encourage more employer contributions to their plans. SRAs would be separate or notional accounts within a pension fund into which employers could remit certain types of payments that could be withdrawn at a later date if the plan is sufficiently well funded (and subject to other conditions). This would give employers improved funding flexibility while incentivizing them to pay off pension deficits when they are financially able and improve retiree income security.

¹ A plan's current service cost is the increase in the present value of the plan's pension obligations that results from its members' current service (i.e. pensionable time earned through salaried work).

² A plan's solvency liabilities are the total current and future pension obligations that the plan owes to its members and retirees, assuming the plan terminates immediately.

peuvent maintenant être « piégés » dans le régime en tant qu'excédent, car en vertu des dispositions de la LNPP sur le remboursement de l'excédent, les employeurs peuvent ne pas être en mesure de récupérer les paiements spéciaux déjà cotisés une fois que le régime est excédentaire.

La LNPP prévoit des exigences strictes pour le remboursement de l'excédent du régime à l'employeur et exige le consentement du Bureau du surintendant des institutions financières. Dans le cas d'un régime permanent, le remboursement de l'excédent à l'employeur est limité au montant de l'excédent qui excède le plus élevé des montants suivants : a) deux fois le coût des services courants de l'employeur¹; b) 25 % du passif de solvabilité du régime². De plus, l'employeur ne peut demander le consentement du surintendant des institutions financières pour un remboursement de l'excédent qu'après avoir établi un droit à l'excédent en vertu des documents du régime ou une réclamation à l'égard de l'excédent. Un employeur peut établir une réclamation sur l'excédent en obtenant le consentement des deux tiers des participants au régime et des deux tiers du groupe composé d'anciens participants (c'est-à-dire les retraités et les participants différés ayant acquis des droits) et de toute personne appartenant à une catégorie prescrite par règlement.

Compte tenu de ces exigences, les employeurs peuvent faire face à une asymétrie de capitalisation des régimes de retraite en supportant le risque de financement à la baisse, tout en ayant un accès très restreint à tout excédent du régime qui pourrait survenir. Cela peut créer un coût d'opportunité pour les employeurs qui auraient pu utiliser les montants de paiement spéciaux cotisés à d'autres fins, comme investir dans l'entreprise.

Dans le budget de 2022, le gouvernement a annoncé la mise en place d'un cadre législatif pour les CRS pour les régimes de retraite à prestations déterminées sous réglementation fédérale. Ceux-ci sont conçus pour répondre aux problèmes associés au capital piégé et encourager davantage de cotisations des employeurs à leurs régimes. Les CRS seraient des comptes distincts ou notionnels au sein d'un fonds de retraite dans lesquels les employeurs pourraient verser certains types de paiements qui pourraient être retirés à une date ultérieure si le régime est suffisamment bien capitalisé (et sous réserve d'autres conditions). Cela donnerait aux employeurs une plus grande souplesse en matière de financement tout en les incitant à rembourser les déficits des régimes de retraite lorsqu'ils ont les moyens financiers de le faire et améliorerait la sécurité du revenu des retraités.

¹ Le coût du service courant d'un régime est l'augmentation de la valeur actualisée des obligations au titre des prestations de retraite du régime qui découle du service courant de ses participants (c'est-à-dire le temps ouvrant droit à pension acquis dans le cadre d'un travail salarié).

² Le passif de solvabilité d'un régime est le total des obligations actuelles et futures du régime de retraite envers ses participants et ses retraités, en supposant que le régime prend fin immédiatement.

Amendments to the PBSA to allow for the establishment of SRAs were introduced in *Budget Implementation Act, 2022, No. 1*, which received royal assent on June 23, 2022. These amendments will come into force on a day fixed by an Order in Council and include provisions governing the general operation of an SRA and the associated responsibilities of employers and plan administrators. Regulatory amendments to the PBSR are required to set out the requirements for the establishment of an SRA and set out the prescribed conditions to govern their operation. The legislative framework gives the Governor-in-Council broad regulatory-making powers with respect to SRAs under section 39 of the PBSA to ensure that necessary regulatory details concerning the establishment and administration of the SRA are included in the framework.

Multi-employer pension plan solvency funding requirements

Budget 2021 announced a revised framework for the funding of federally regulated negotiated contribution (NC) plans that would exempt these plans from federal solvency funding requirements. Legislative amendments were made through the *Budget Implementation Act, 2021, No. 1*, which received royal assent on June 29, 2021, and regulatory amendments were prepublished in the *Canada Gazette, Part I*, on June 24, 2023.

There are five federally regulated MEPPs that are not NC plans and would not fall under this revised framework. Stakeholders have previously highlighted that, because multiple employers participate in a MEPP, there is a lower likelihood that MEPPs would be required to terminate underfunded, and therefore a 100% solvency ratio requirement is unnecessary. It has also been noted that the 100% solvency funding requirement may not be in the best interest of plan members and retirees. Because participating employers in a MEPP typically have fixed levels of contributions, MEPPs may be forced to offer lower pension benefit levels for their members and retirees to ensure they can meet solvency funding requirements to cover a funding deficit. In addition, many provincial jurisdictions maintain an 85% solvency funding requirement for their respective MEPPs, and the federal jurisdiction is currently one of the only jurisdictions to require full solvency funding for MEPPs.

In correspondence with some MEPP plans, the Minister of Finance has indicated that the Government recognizes that the existing solvency funding requirements may not be in the best interest of MEPP members and retirees. The Minister also committed to developing proposed amendments to the PBSR to lower the solvency funding

Des modifications à la LNPP pour permettre l'établissement des CRS ont été introduites dans la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2022*, qui a reçu la sanction royale le 23 juin 2022. Ces modifications entreront en vigueur à la date fixée par décret et comprendront des dispositions régissant le fonctionnement général d'un CRS et les responsabilités connexes des employeurs et des administrateurs de régimes. Des modifications réglementaires au RNPP sont nécessaires pour établir les exigences relatives à l'établissement d'un CRS et établir les conditions prescrites pour régir leur fonctionnement. Le cadre législatif confère au gouverneur en conseil de vastes pouvoirs de réglementation à l'égard des CRS en vertu de l'article 39 de la LNPP afin que les détails réglementaires nécessaires concernant l'établissement et l'administration du CRS soient inclus dans le cadre.

Exigences de capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de retraite interentreprises

Le budget de 2021 a annoncé un cadre révisé pour le financement des régimes à cotisations négociées (CN) sous réglementation fédérale qui exempterait ces régimes des exigences fédérales en matière de capitalisation du déficit de solvabilité. Des modifications législatives ont été apportées par la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2021*, qui a reçu la sanction royale le 29 juin 2021, et les modifications réglementaires ont fait l'objet d'une publication préalable dans la *Partie I de la Gazette du Canada* le 24 juin 2023.

Il y a cinq RRI sous réglementation fédérale qui ne sont pas des régimes à CN et qui ne seraient pas visés par ce cadre révisé. Les intervenants ont déjà souligné que, comme plusieurs employeurs participent à un RRI, il est moins probable que les RRI soient tenus de faire une cessation s'ils sont sous-capitalisés, et qu'il n'est donc pas nécessaire d'exiger un ratio de solvabilité de 100 %. Il a également été noté que l'exigence de capitalisation du déficit de solvabilité de 100 % pourrait ne pas être dans l'intérêt des participants et des retraités. Étant donné que les employeurs participants à un RRI ont généralement des niveaux de cotisation fixes, les RRI peuvent être contraints d'offrir des niveaux de prestations de retraite inférieurs à leurs participants et à leurs retraités afin de s'assurer qu'ils peuvent respecter les exigences de capitalisation du déficit de solvabilité pour couvrir un déficit de capitalisation. De plus, de nombreuses provinces maintiennent une exigence de capitalisation du déficit de solvabilité de 85 % pour leurs RRI respectifs, et la compétence fédérale est actuellement l'une des seules administrations à exiger la capitalisation complète de la solvabilité pour les RRI.

Dans sa correspondance avec certains RRI, la ministre des Finances a indiqué que le gouvernement reconnaît que les exigences actuelles en matière de capitalisation du déficit de solvabilité peuvent ne pas être dans l'intérêt des participants et des retraités. La ministre s'est également engagée à élaborer des modifications proposées au RNPP afin

requirement from 100% to 85% for MEPPs that do not meet the definition of negotiated contribution plans. This would bring the federal jurisdiction into better alignment with the provinces in terms of required solvency funding for MEPPs.

Objective

The objectives of the proposed Regulations are

- To improve the flexibility and sustainability of federally regulated defined benefit pension plans for plan sponsors, and to enhance the retirement security of defined benefit plan members and retirees by encouraging sponsors to make more than the minimum required contributions into their plans.
- To improve the long-term sustainability of federally regulated non-NC MEPPs and improve the retirement security of their members and retirees, and to bring the federal solvency funding framework for MEPPs into closer alignment with provincial jurisdictions.

Description

Solvency reserve accounts

The proposed Regulations would establish requirements and conditions related to the operation of SRAs for federally regulated defined benefit pension plans. These would include conditions on the establishment of an SRA by plan administrators (such as outlining the design of the SRA in the plan's text), eligibility requirements on the types of employer payments that could be made into an SRA, restrictions on the withdrawal of funds from an SRA by the employer, and reporting requirements with respect to disclosures to plan members and retirees.

In terms of eligible payments, under the proposed Regulations, the employer would only be able to remit into the SRA the following types of payments: (1) any special solvency payments required to amortize a solvency funding deficiency (including those required under a distressed pension plan workout agreement); (2) any additional solvency special payments that are required to be made after a plan amendment; and (3) any contributions in excess of those necessary to meet the tests and standards for solvency.

Additionally, the proposed Regulations would establish the following restrictions on the amount of funds an employer can withdraw from an SRA:

- Any withdrawal from the SRA cannot cause the plan's going concern ratio or its solvency ratio to fall below 1.05 (i.e. below 105% funded). This is to lessen the risk

d'abaisser l'exigence de capitalisation du déficit de solvabilité de 100 % à 85 % pour les RRI qui ne répondent pas à la définition de régimes à cotisations négociées. Cela permettrait au gouvernement fédéral de mieux s'harmoniser avec les provinces en ce qui concerne la capitalisation du déficit de solvabilité requis pour les RRI.

Objectif

Les objectifs du règlement proposé sont les suivants :

- Améliorer la souplesse et la viabilité des régimes de retraite à prestations déterminées sous réglementation fédérale pour les répondants de régimes, et améliorer la sécurité de la retraite des participants et des retraités des régimes à prestations déterminées en encourageant les répondants à verser plus que les cotisations minimales requises dans leurs régimes.
- Améliorer la viabilité à long terme des RRI qui ne sont pas à CN sous réglementation fédérale et améliorer la sécurité de la retraite de leurs participants et retraités, et harmoniser davantage le cadre fédéral de capitalisation du déficit de solvabilité des RRI avec les compétences provinciales.

Description

Comptes de réserve de solvabilité

Le règlement proposé établirait les exigences et les conditions relatives à l'application des CRS pour les régimes de retraite à prestations déterminées fédéraux. Il s'agirait notamment de conditions relatives à l'établissement d'un CRS par les administrateurs du régime (comme la description de la conception du CRS dans le texte du régime), des critères d'admissibilité sur les types de paiements de l'employeur qui pourraient être versés dans un CRS, des restrictions sur le retrait de fonds d'un CRS par l'employeur et des exigences en matière de rapports concernant les divulgations aux participants et aux retraités.

En ce qui concerne les paiements admissibles, en vertu du règlement proposé, l'employeur ne pourrait verser dans le CRS que les types de paiements suivants : (1) les paiements spéciaux de solvabilité nécessaires pour amortir un déficit de capitalisation du déficit de solvabilité (y compris ceux exigés en vertu d'un accord d'accommodement pour les régimes de retraite en difficulté); (2) tout paiement spécial de solvabilité supplémentaire qui doit être effectué après une modification du régime; (3) toute cotisation supérieure à celle nécessaire pour satisfaire aux critères et aux normes de solvabilité.

De plus, le règlement proposé établirait les restrictions suivantes sur le montant des fonds qu'un employeur peut retirer d'un CRS :

- Tout retrait du CRS ne peut pas faire tomber le ratio de continuité ou le ratio de solvabilité du régime en dessous de 1,05 (c'est-à-dire en dessous de 105 %). Cela

that a withdrawal from the SRA could negatively impact the ability of the plan to provide for its benefit obligations.

- An employer may not withdraw more than 20% of the SRA's eligible surplus in a given year. The SRA's eligible surplus (i.e. the maximum amount of funds that can be withdrawn from the SRA while maintaining a solvency ratio of 1.05) would be determined by the most recently filed actuarial valuation report.
- On the termination of the pension plan, an employer may withdraw any remaining funds in the SRA only after all benefit obligations are fully paid.

With regard to the plan administrator's reporting requirements for plan members and retirees, the plan administrator will be required to include information on the operation of its SRA in its annual statement to members and retirees. The proposed Regulations would require that this report include information such as the total amount of funds in the SRA, payments into and withdrawals from the SRA during the preceding plan year, and the impact of these payments and withdrawals on the overall funding status of the plan.

Multi-employer pension plan solvency funding requirements

The proposed Regulations would reduce the solvency funding requirement for federally regulated MEPPs, that are not NC plans, from 100% to 85%.

Regulatory development

Consultation

Solvency reserve accounts

Between November 6, 2020, and January 14, 2021, the Department of Finance conducted a public consultation on proposals to strengthen the framework for federally regulated pension plans. A proposed framework for SRAs was included as part of this consultation.

The Government received written submissions from over 40 stakeholder groups. These groups were widely representative of retiree stakeholders across Canada, and included pensioners and retirees (e.g. Canadian Federation of Pensioners, National Pensioners Federation, CN, Bell Pensioners), labour groups (e.g. Canadian Labour Congress, Unifor, Teamsters), plan sponsors (e.g. NAV CANADA, CMHC, Bank of Canada, Bell Canada), actuarial firms (e.g. Mercer, Eckler, Aon), life insurance companies (e.g. Canadian Life and Health Insurance Association, Sun Life), and industry associations (Canadian Institute

visé à réduire le risque qu'un retrait du CRS puisse avoir une incidence négative sur la capacité du régime à s'acquitter de ses obligations en matière de prestations.

- Un employeur ne peut pas retirer plus de 20 % de l'excédent admissible du CRS au cours d'une année donnée. L'excédent admissible du CRS (c'est-à-dire le montant maximal des fonds qui peuvent être retirés de l'APR tout en maintenant un ratio de solvabilité de 1,05) serait déterminé par le rapport d'évaluation actuarielle le plus récent.
- À la cessation du régime de retraite, l'employeur ne peut retirer les fonds restants du CRS qu'après le paiement intégral de toutes les obligations au titre des prestations.

En ce qui concerne les exigences de l'administrateur du régime en matière de rapports pour les participants et les retraités, l'administrateur du régime sera tenu d'inclure des renseignements sur le fonctionnement de son CRS dans son relevé annuel aux participants et aux retraités. Le règlement proposé exigerait que ce rapport comprenne des renseignements tels que le montant total des fonds dans le CRS, les paiements et les retraits au cours de l'exercice précédent, ainsi que l'incidence de ces paiements et retraits sur l'état global de capitalisation du régime.

Exigences de capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de retraite interentreprises

Le règlement proposé réduirait l'exigence de capitalisation du déficit de solvabilité pour les RRI sous réglementation fédérale, qui ne sont pas des régimes à CN. Celle-ci passerait de 100 % à 85 %.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Comptes de réserve de solvabilité

Entre le 6 novembre 2020 et le 14 janvier 2021, le ministère des Finances a mené une consultation publique sur les propositions visant à renforcer le cadre des régimes de retraite fédéraux. Une proposition de cadre pour les CRS a été incluse dans le cadre de cette consultation.

Le gouvernement a reçu des observations écrites de plus de 40 groupes d'intervenants. Ces groupes étaient largement représentatifs des intervenants des retraités de partout au Canada et comprenaient des retraités (par exemple la Fédération canadienne des retraités, la Fédération nationale des retraités, le CN, Groupe Pensionnés Bell), des groupes syndicaux (par exemple le Congrès du travail du Canada, Unifor, Teamsters), des répondants de régimes (par exemple NAV CANADA, SCHL, Banque du Canada, Bell Canada), des cabinets d'actuaire (par exemple Mercer, Eckler, Aon), des compagnies d'assurance-vie

of Actuaries, Association of Canadian Pension management, Pension Investment Association of Canada).

Most stakeholders were supportive of the proposed regulatory framework. While some plan administrators advocated for eliminating any limits on employers' access to surplus funds, unions and retirees' groups advocated for having these limits in place as safeguards against excessive employer withdrawals. Additionally, there were some opposing views shared with regard to the proposed annual withdrawal limits. While some plan administrators agreed that this was an understandable limit to protect retirees, many stated this was unnecessary given the solvency and going concern ratio requirements and would merely restrict employers' financial flexibility. In addition, in terms of eligible payments, plan administrators advocated for maximum flexibility on making payments into the SRA while labour and retiree representatives typically emphasized restricting eligible payments to only special solvency funding payments. The proposed Regulations were developed with a mind to promote employer flexibility to the extent possible without imposing undue risk to benefit security (i.e. 1.05 ratio requirements and 20% annual withdrawal limit proposals were retained).

Further consultations will take place with stakeholders through the prepublication of the proposed Regulations through the *Canada Gazette*, Part I.

Multi-employer pension plan solvency funding requirements

As part of the continual review and monitoring of the federal pension framework, the Department of Finance (the Department) regularly engages with pension industry stakeholders, including plan sponsors and members of non-NC MEPPs, on solvency funding requirements. In addition, throughout 2022 and 2023, the Department engaged with representatives of some non-NC MEPPs to discuss issues of long-term plan sustainability and benefit security related to solvency funding rules. The Department provided notice of the proposed Regulations by email to all non-NC MEPP plan administrators in fall 2023 and has not received any concerns with the proposal.

(par exemple l'Association canadienne des compagnies d'assurances de personnes, Sun Life) et des associations sectorielles (Institut canadien des actuaires, Association canadienne des administrateurs de régimes de retraite, Association canadienne des gestionnaires des caisses de retraite).

La plupart des intervenants étaient favorables au cadre réglementaire proposé. Alors que certains administrateurs de régimes ont préconisé l'élimination de toute limite à l'accès des employeurs aux fonds excédentaires, les syndicats et les groupes de retraités ont préconisé la mise en place de ces limites comme mesures de protection contre les retraits excessifs de l'employeur. De plus, des points de vue opposés ont été exprimés en ce qui concerne les limites de retraits annuelles proposées. Bien que certains administrateurs de régime aient convenu qu'il s'agissait d'une limite compréhensible pour protéger les retraités, beaucoup ont déclaré que cela n'était pas nécessaire compte tenu des exigences en matière de solvabilité et de ratio de continuité et que cela ne ferait que restreindre la marge de manœuvre financière des employeurs. De plus, en ce qui concerne les paiements admissibles, les administrateurs de régime ont préconisé une flexibilité maximale dans les paiements dans le cadre de CRS, tandis que les représentants des syndicats et des retraités ont généralement insisté sur le fait de limiter les paiements admissibles seulement aux paiements spéciaux de capitalisation du déficit de solvabilité. Le règlement proposé a été élaboré dans le but de promouvoir la souplesse de l'employeur dans la mesure du possible sans imposer de risque indu à la sécurité des prestations (c'est-à-dire que les exigences de ratio de 1,05 et les propositions de limite de retrait annuel de 20 % ont été retenues).

D'autres consultations auront lieu auprès des intervenants dans le cadre de la publication préalable du règlement proposé dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

Exigences de capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de retraite interentreprises

Dans le cadre de l'examen et de la surveillance continue du cadre des régimes de retraite fédéraux, le ministère des Finances (le Ministère) consulte régulièrement les intervenants du secteur des régimes de retraite, y compris les répondants de régimes et les participants de RRI qui ne sont pas à CN, au sujet des exigences de capitalisation du déficit de solvabilité. De plus, tout au long de 2022 et 2023, le Ministère a consulté des représentants de certains RRI qui ne sont pas à CN pour discuter des questions de viabilité à long terme du régime et de sécurité des prestations liées aux règles de capitalisation du déficit de solvabilité. Le Ministère a envoyé un avis du règlement proposé par courriel à tous les administrateurs de RRI qui ne sont pas à CN à l'automne 2023 et n'a reçu aucune préoccupation concernant la proposition.

Further consultations will take place with stakeholders through the prepublication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part I.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

Solvency reserve accounts

The proposed Regulations are not expected to have any differential impacts on Indigenous Peoples or implications for modern treaties, as per Government of Canada obligations in relation to rights protected by section 35 of the *Constitution Act, 1982*, modern treaties, and international human rights obligations.

Multi-employer pension plan solvency funding requirements

The proposed Regulations would only affect Indigenous Peoples to the extent that current and former employers (and their survivors) are members of federally regulated non-NC MEPPs. The proposed Regulations would improve the sustainability of these types of plans and their members/retirees.

Affected Indigenous Peoples who are members of federally regulated non-NC MEPPs have been engaged through their plan administrators, who have been informing plan members of any updates to the ongoing regulatory process. The plan administrators have indicated that their members are supportive of the proposed Regulations.

Instrument choice

Solvency reserve accounts

Budget 2022 introduced legislative amendments to establish the federal framework for SRAs. The proposed Regulations are required to operationalize the legislative amendments and, therefore, no other instruments were considered.

Multi-employer pension plan solvency funding requirements

The proposed Regulations are intended to change the solvency funding standards for non-NC MEPPs. These requirements are set out in the PBSR and, therefore, regulatory amendments are the only option to change the funding standards.

D'autres consultations auront lieu auprès des intervenants dans le cadre de la publication préalable du règlement proposé dans la *Partie I* de la *Gazette du Canada*.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Comptes de réserve de solvabilité

Le règlement proposé ne devrait pas avoir d'incidence différente sur les peuples autochtones ni d'incidence sur les traités modernes, conformément aux obligations du gouvernement du Canada en ce qui concerne les droits protégés par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*, les traités modernes et les obligations internationales en matière de droits de la personne.

Exigences de capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de retraite interentreprises

Le règlement proposé ne toucherait les peuples autochtones que dans la mesure où les employeurs actuels et anciens (et leurs survivants) sont membres de RRI qui ne sont pas à CN sous réglementation fédérale. Le règlement proposé améliorerait la viabilité de ces types de régimes et de leurs participants/retraités.

Les peuples autochtones touchés qui participent à des RRI qui ne sont pas à CN sous réglementation fédérale ont été mobilisés par l'intermédiaire de leurs administrateurs de régime, qui ont informé les participants de toute mise à jour du processus réglementaire en cours. Les administrateurs du régime ont indiqué que leurs participants appuient le règlement proposé.

Choix de l'instrument

Comptes de réserve de solvabilité

Le budget de 2022 a introduit des modifications législatives pour établir le cadre fédéral des CRS. Le règlement proposé est nécessaire pour opérationnaliser les modifications législatives et, par conséquent, aucun autre instrument n'a été envisagé.

Exigences de capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de retraite interentreprises

Le règlement proposé vise à modifier les normes de capitalisation du déficit de solvabilité pour les RRI autres que ceux à CN. Ces exigences sont énoncées dans le RNPP et, à ce titre, les modifications réglementaires sont la seule option pour modifier les normes de capitalisation.

Regulatory analysis

Benefits and costs

Benefits

Solvency reserve accounts

The proposed Regulations would operationalize the federal SRA framework that was introduced in Budget 2022 and would provide employers of federally regulated defined benefit pension plans with additional financial flexibility when making contributions. When a plan has an SRA, certain types of payments may be remitted into the SRA, and then withdrawn by the employer at a later date if their pension plan is sufficiently funded and the prescribed conditions are met. This enables employers to avoid issues associated with “trapped capital,” promotes the overall financial sustainability of defined benefit pension plans, and removes disincentives of contributing more than minimum funding requirements. This is intended to improve the funded status of federally regulated defined benefit plans and, as a result, strengthen the retirement security of plan members and retirees.

Multi-employer pension plan solvency funding requirements

The proposed Regulations would lower the required solvency funding for federally regulated non-NC MEPPs from 100% to 85%. This is expected to provide more funding flexibility for plan sponsors, help ensure that retirees maintain a steady level of benefits, and align the federal MEPP solvency funding framework with other pension jurisdictions across Canada.

Costs

Solvency reserve accounts

The proposed Regulations are not expected to generate any significant costs on federally regulated defined benefit pension plan sponsors, administrators, members, or retirees.

Pension funds would incur some costs when establishing the SRA. These would include costs associated with amending plan text, creating the account within the plan, and tracking contributions and withdrawals. There will be costs to meet reporting requirements, such as providing information to plan members and retirees, and including new information related to the SRA in valuation reports. However, these costs are expected to be low. Additionally,

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Avantages

Comptes de réserve de solvabilité

Le règlement proposé mettrait en œuvre le cadre fédéral de CRS qui a été introduit dans le budget de 2022 et offrirait aux employeurs de régimes de retraite à prestations déterminées sous réglementation fédérale une plus grande souplesse financière lorsqu'ils versent des cotisations. Lorsqu'un régime a un CRS, certains types de paiements peuvent être versés sur un CRS, puis retirés par l'employeur à une date ultérieure si son régime de retraite est suffisamment capitalisé et que les conditions prescrites sont remplies. Cela permet aux employeurs d'éviter les problèmes associés au « capital piégé », favorise la viabilité financière globale des régimes de retraite à prestations déterminées et élimine les facteurs dissuasifs de cotiser au-delà des exigences minimales de capitalisation. Cette mesure vise à améliorer la situation financière des régimes à prestations déterminées sous réglementation fédérale et, par conséquent, à renforcer la sécurité de la retraite des participants et des retraités.

Exigences de capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de retraite interentreprises

Le règlement proposé réduirait de 100 % à 85 % la capitalisation du déficit de solvabilité requise pour les RRI qui ne sont pas à CN sous réglementation fédérale. Cette approche devrait offrir une plus grande souplesse de capitalisation aux répondants de régimes, aider à garantir que les retraités maintiennent un niveau stable de prestations et harmoniser le cadre fédéral de capitalisation du déficit de solvabilité des RRI avec celui des autres administrations de retraite au Canada.

Coûts

Comptes de réserve de solvabilité

Le règlement proposé ne devrait pas entraîner de coûts importants pour les répondants, les administrateurs, les participants ou les retraités des régimes de retraite à prestations déterminées sous réglementation fédérale.

Les fonds de retraite engageraient certains coûts lors de l'établissement du CRS, notamment les coûts associés à la modification du texte du régime, à la création du compte dans le régime et au suivi des cotisations et des retraits. Il y aura des coûts pour répondre aux exigences en matière de rapports, comme la fourniture de renseignements aux participants et aux retraités, et l'inclusion de nouveaux renseignements liés aux CRS dans les rapports

these new costs would be limited as they are associated with activities that are already part of the general administration of the pension plan (preparing actuarial valuation reports, maintaining records of benefits, etc.).

The proposed Regulations would also not impose these costs on federally regulated pension plans as a whole. The administrative costs of starting and operating an SRA would only be incurred by those defined benefit pension plans that decide to establish an SRA. This decision rests solely with the pension plan administrator, and no pension plan would be subject to costs related to an SRA if they do not operate one.

Multi-employer pension plan solvency funding requirements

The proposed Regulations are not expected to result in any incremental costs incurred by federally regulated defined benefit plan sponsors, administrators, members, or retirees. The amendments would lower the solvency funding requirements for non-NC MEPPs to 85% and would not introduce any new reporting or administrative requirements.

Small business lens

Analysis under the small business lens concluded that the proposed Regulations would not have an impact on small businesses. Only federally regulated single-employer and multi-employer defined benefit pension plans would be allowed to establish SRAs under the proposed Regulations, and only non-NC multi-employer pension plans would have their required solvency funding ratio reduced. Currently, none of these types of plans are offered by small businesses.

One-for-one rule

Solvency reserve accounts

The one-for-one rule does not apply to the proposed Regulations as there is no incremental change in the administrative burden and no regulatory titles are repealed or introduced. The proposed Regulations would require plan administrators to provide information on their SRA in annual statements that they issue to plan members, but these are not considered to be an administrative burden under the *Red Tape Reduction Act*. Additionally, plan administrators are already required to submit their actuarial valuation reports to the regulator through an online portal. Additional content regarding a plan's SRA would be expected to be included in these reports, but there is no additional requirement associated with transmitting them

d'évaluation. Cependant, ces coûts devraient être faibles. De plus, ces nouveaux coûts seraient limités, car ils sont associés à des activités qui font déjà partie de l'administration générale du régime de retraite (par exemple la préparation de rapports d'évaluation actuarielle, la tenue de registres des prestations, etc.).

Le règlement proposé n'imposerait pas non plus ces coûts à l'ensemble des régimes de retraite fédéraux. Les coûts administratifs liés à l'établissement et à l'exploitation d'un CRS ne seraient engagés que par les régimes de retraite à prestations déterminées qui décident d'établir un CRS. Cette décision appartient uniquement à l'administrateur du régime de retraite, et aucun régime de retraite ne serait assujéti aux coûts liés à un CRS s'il n'en exploite pas.

Exigences de capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de retraite interentreprises

Le règlement proposé ne devrait pas entraîner de coûts supplémentaires pour les répondants, les administrateurs, les participants ou les retraités des régimes de retraite à prestations déterminées sous réglementation fédérale. Les modifications réduiraient à 85 % les exigences de capitalisation du déficit de solvabilité pour les RRI qui ne sont pas à CN et n'introduiraient aucune nouvelle exigence administrative ou de rapport.

Lentille des petites entreprises

L'analyse sous la lentille des petites entreprises a conclu que le règlement proposé n'aurait pas d'incidence sur les petites entreprises. Seuls les régimes de retraite à prestations déterminées à employeur unique et interentreprises sous réglementation fédérale seraient autorisés à établir des CRS en vertu du règlement proposé, et seuls les régimes de retraite interentreprises qui ne sont pas à CN verraient leur ratio de capitalisation du déficit de solvabilité requis réduit. Actuellement, aucun de ces types de plans n'est offert par les petites entreprises.

Règle du « un pour un »

Comptes de réserve de solvabilité

La règle du « un pour un » ne s'applique pas au règlement proposé, car il n'y a pas de changement progressif dans le fardeau administratif et aucun titre réglementaire n'est abrogé ou introduit. Le règlement proposé exigerait que les administrateurs de régime fournissent des renseignements sur leur CRS dans les relevés annuels qu'ils émettent aux participants, mais ceux-ci ne sont pas considérés comme un fardeau administratif en vertu de la *Loi sur la réduction de la paperasse*. De plus, les administrateurs de régime sont déjà tenus de soumettre leurs rapports d'évaluation actuarielle à l'organisme de réglementation par l'intermédiaire d'un portail en ligne. On s'attend à ce que du contenu supplémentaire concernant

to the Office of the Superintendent of Financial Institutions (OSFI). Therefore, the proposed Regulations do not create an incremental increase or decrease in the administrative burden.

In addition, since an SRA would only affect a plan that decided to establish one, there would be no change in any administrative burden or compliance requirements for a plan that does not establish an SRA.

Multi-employer pension plan solvency funding requirements

The proposed Regulations are not expected to create an additional administrative burden for federally regulated non-NC MEPPs. Lowering the required solvency ratio from 100% to 85% would only change the threshold for when MEPPs would need to make special solvency payments. This would not create any additional reporting or administrative requirements.

Regulatory cooperation and alignment

The proposed Regulations are not part of a formal regulatory cooperation initiative and would not have an impact on how provincially regulated pension plans operate. Federal and provincial pension legislation applies with respect to plan members within their respective jurisdictions. In certain cases, the *2023 Agreement Amending the 2020 Agreement Respecting Multi-Jurisdictional Pension Plans* simplifies the administration of these plans by using the rules of the jurisdiction with the plurality of members.

Solvency reserve accounts

Some provinces, such as Alberta, British Columbia, Quebec, and Nova Scotia, each allow the establishment and operation of SRAs as part of their pension standards legislation (called a “banker’s clause” in Quebec). While there are differences between each province’s SRA standards, the intent and overall operation of the proposed federal and provincial frameworks are broadly aligned (e.g. eligible contributions, limits on withdrawals from the SRA, required information reporting).

Multi-employer pension plan solvency funding requirements

Many provincial jurisdictions have implemented similar funding requirements for their defined benefit pension plans. British Columbia, Manitoba, Ontario, New

le CRS d’un régime soit inclus dans ces rapports, mais il n’y a aucune exigence supplémentaire associée à leur transmission au Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF). Par conséquent, le règlement proposé ne crée pas d’augmentation ou de diminution progressive du fardeau administratif.

De plus, comme un CRS ne toucherait qu’un régime qui a décidé d’en établir un, il n’y aurait aucun changement au fardeau administratif ou aux exigences de conformité pour un régime qui n’établit pas un CRS.

Exigences de capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de retraite interentreprises

Le règlement proposé ne devrait pas créer de fardeau administratif supplémentaire pour les RRI qui ne sont pas à CN sous réglementation fédérale. L’abaissement du ratio de solvabilité requis de 100 % à 85 % ne ferait que modifier le seuil à partir duquel les RRI devraient effectuer des paiements de solvabilité spéciaux. Cela ne créerait pas d’exigences administratives ou de rapports supplémentaires.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le règlement proposé ne fait pas partie d’une initiative officielle de coopération en matière de réglementation et n’aurait pas d’incidence sur le fonctionnement des régimes de retraite sous réglementation provinciale. Les lois fédérales et provinciales sur les régimes de retraite s’appliquent aux participants à leurs administrations respectives. Dans certains cas, l’*Entente de 2023 modifiant l’Entente de 2020 sur les régimes de retraite relevant de plus d’une autorité gouvernementale* simplifie l’administration de ces régimes en utilisant les règles de la juridiction avec la pluralité des participants.

Comptes de réserve de solvabilité

Certaines provinces, comme l’Alberta, la Colombie-Britannique, le Québec et la Nouvelle-Écosse, autorisent chacune l’établissement et l’exploitation de CRS dans le cadre de leur législation sur les normes de pension (appelée « clause banquier » au Québec). Bien qu’il existe des différences entre les normes des CRS de chaque province, l’intention et l’application globale des cadres fédéraux et provinciaux proposés sont largement harmonisées (par exemple cotisations admissibles, limites des retraits du CRS, déclaration de renseignements obligatoires).

Exigences de capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de retraite interentreprises

De nombreuses provinces ont mis en place des exigences de capitalisation similaires pour leurs régimes de retraite à prestations déterminées. La Colombie-Britannique,

Brunswick, and Nova Scotia all require their MEPPs to be 85% funded. Additionally, though they currently maintain 100% funding requirements, Alberta and Saskatchewan have signalled their intention to lower these thresholds to 85%.

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. The proposed Regulations would not result in any important positive or negative environmental impacts.

Gender-based analysis plus

Solvency reserve accounts

The SRA framework that would be operationalized by the proposed Regulations would benefit members and retirees of federally regulated defined benefit pension plans and would create broadly gender balanced effects. According to Statistics Canada, women accounted for approximately 41% of membership in federally regulated defined benefit private pension plans. As such, women constitute a minority of pensioners in federal defined benefit plans, though the impacts of the regulatory proposals would not vary based on the gender of plan members.

It should also be noted that current federal pension legislation does not allow sex to be taken into account when determining pension contributions or benefits.

Multi-employer pension plan solvency funding requirements

Lowering the required solvency funding ratio for federally regulated non-NC MEPPs would create broadly gender balanced effects. As outlined above, according to Statistics Canada, women accounted for approximately 41% of membership in federally regulated defined benefit plans. Two of the five non-NC MEPPs are First Nations pension plans. The proposed regulations would support the retirement security of these First Nations plan members and retirees by allowing these plans to maximize the sustainable level of benefits provided for a given level of contributions.

le Manitoba, l'Ontario, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse exigent tous que leurs RRI soient financés à 85 %. De plus, bien qu'elles maintiennent actuellement des exigences de financement de 100 %, l'Alberta et la Saskatchewan ont signalé leur intention d'abaisser ces seuils à 85 %.

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. Le règlement proposé n'entraînerait pas d'impacts environnementaux positifs ou négatifs importants.

Analyse comparative entre les sexes plus

Comptes de réserve de solvabilité

Le cadre de CRS qui serait mis en œuvre par le règlement proposé profiterait aux participants et aux retraités des régimes de retraite à prestations déterminées sous réglementation fédérale et créerait des effets largement équilibrés entre les sexes. Selon Statistique Canada, les femmes représentaient environ 41 % des participants aux régimes de retraite privés à prestations déterminées sous réglementation fédérale. À ce titre, les femmes constituent une minorité des pensionnés des régimes fédéraux à prestations déterminées, bien que les répercussions des propositions réglementaires ne varient pas en fonction du sexe des participants au régime.

Il convient également de noter que la législation fédérale actuelle sur les pensions ne permet pas de tenir compte du sexe dans le calcul des cotisations ou des prestations de retraite.

Exigences de capitalisation du déficit de solvabilité des régimes de retraite interentreprises

La réduction du ratio de solvabilité requis pour les RRI qui ne sont pas à CN sous réglementation fédérale créerait des effets largement équilibrés entre les sexes. Comme mentionné ci-dessus, selon Statistique Canada, les femmes représentaient environ 41 % des participants aux régimes à prestations déterminées sous réglementation fédérale. Deux des cinq RRI qui ne sont pas à CN sont des régimes de retraite des Premières Nations. Le règlement proposé appuierait la sécurité de la retraite de ces participants et retraités des Premières Nations en permettant à ces régimes de maximiser le niveau durable de prestations fournies pour un niveau donné de cotisations.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The proposed Regulations for SRAs would come into force on the day on which section 186 and subsection 188(1) of the *Budget Implementation Act, 2022, No. 1*, chapter 10 of the Statutes of Canada, 2022, comes into force, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

The proposed Regulations for multi-employer pension plans would come into force on the day on which they are registered.

The Office of the Superintendent of Financial Institutions (OSFI) supervises federally regulated private pension plans and ensures that they are in compliance with the PBSA, the PBSR, and under any regulations made under the PBSA, including the proposed Regulations.

Contact

Kathleen Wrye
Director
Pensions Policy
Financial Crimes and Security Division
Department of Finance
90 Elgin Street, 13th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Email: re-pension@fin.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending the Pension Benefits Standards Regulations, 1985 (Solvency Reserve Accounts and Multi-Employer Pension Plans)* under paragraphs 39(1)(h.01)^a and (o) of the *Pension Benefits Standards Act, 1985*^b.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, mail or any other means, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and sent to Kathleen Wrye, Director, Pensions Policy, Financial Crimes and

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

Mise en œuvre

Le règlement proposé sur les ententes entrerait en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 186 et du paragraphe 188(1) de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2022*, chapitre 10 des Lois du Canada (2022), mais s'ils sont enregistrés après cette date, ils entreraient en vigueur à la date de leur enregistrement.

Le règlement proposé sur les régimes de retraite interentreprises entrerait en vigueur à la date de son enregistrement.

Le Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF) surveille les régimes de retraite privés sous réglementation fédérale et veille à ce qu'ils se conforment à la LNPP, au RNPP, et à tout règlement pris en vertu de la LNPP, y compris le règlement proposé.

Personne-ressource

Kathleen Wrye
Directrice
Politique des pensions
Division des crimes financiers et de la sécurité
Ministère des Finances
90, rue Elgin, 13^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Courriel : re-pension@fin.gc.ca

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu des alinéas 39(1)h.01)^a et o) de la *Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension (compte de réserve de solvabilité et régimes interentreprises)*, 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 fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, par la poste ou par tout autre moyen, ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication

^a S.C. 2022, c. 10, s. 188(1)

^b R.S., c. 32 (2nd Supp.)

^a L.C. 2022, ch. 10, par. 188(1)

^b L.R., ch. 32 (2^e suppl.)

Security Division, Department of Finance, 90 Elgin Street, 13th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G5 (email: re-pension@fin.gc.ca).

Ottawa, September 11, 2024

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations Amending the Pension Benefits Standards Regulations, 1985 (Solvency Reserve Accounts and Multi-Employer Pension Plans)

Amendments

1 The definitions *solvency deficiency* and *solvency excess* in subsection 2(1) of the *Pension Benefits Standards Regulations, 1985*¹ are replaced by the following:

solvency deficiency means

(a) in the case of a multi-employer pension plan that is not a negotiated contribution plan, the amount by which 85% of the solvency liabilities exceed the adjusted solvency asset amount, and

(b) in the case of any other pension plan, the amount by which the solvency liabilities exceed the adjusted solvency asset amount; (*déficit de solvabilité*)

solvency excess means

(a) in the case of a multi-employer pension plan that is not a negotiated contribution plan, the amount by which the adjusted solvency asset amount exceeds 85% of the solvency liabilities, and

(b) in the case of any other pension plan, the amount by which the adjusted solvency asset amount exceeds the solvency liabilities; (*excédent de solvabilité*)

2 Subsection 9(12) of the Regulations is replaced by the following:

(12) An additional solvency deficiency resulting from an amendment to the plan is equal to the amount by which

du présent avis, et d'envoyer le tout à Kathleen Wrye, directrice, Politique des pensions, Division des crimes financiers et de la sécurité, ministère des Finances, 90, rue Elgin, 13^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G5 (courriel : re-pension@fin.gc.ca).

Ottawa, le 11 septembre 2024

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

Règlement modifiant le Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension (compte de réserve de solvabilité et régimes interentreprises)

Modifications

1 Les définitions de *déficit de solvabilité* et *excédent de solvabilité*, au paragraphe 2(1) du *Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension*¹, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

déficit de solvabilité

a) Dans le cas d'un régime interentreprises qui n'est pas un régime à cotisations négociées, l'excédent de 85 % du passif de solvabilité sur le montant rajusté de l'actif de solvabilité;

b) dans le cas de tout autre régime, l'excédent du passif de solvabilité sur le montant rajusté de l'actif de solvabilité. (*solvency deficiency*)

excédent de solvabilité

a) Dans le cas d'un régime interentreprises qui n'est pas un régime à cotisations négociées, l'excédent du montant rajusté de l'actif de solvabilité sur 85 % du passif de solvabilité;

b) dans le cas de tout autre régime, l'excédent du montant rajusté de l'actif de solvabilité sur le passif de solvabilité. (*solvency excess*)

2 Le paragraphe 9(12) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(12) Le déficit de solvabilité additionnel résultant d'une modification du régime correspond à l'excédent, sur

¹ SOR/87-19

¹ DORS/87-19

the following amount exceeds the solvency excess on the day before the effective date of the amendment:

(a) in the case of a multi-employer pension plan that is not a negotiated contribution plan, 85% of the increase in solvency liabilities determined in accordance with subsection (13); and

(b) in the case of any other pension plan, the increase in solvency liabilities determined in accordance with subsection (13).

3 The Regulations are amended by adding the following after section 9.2:

Solvency Reserve Accounts

9.21 (1) A plan that provides for the establishment of a solvency reserve account in the plan's pension fund must set out

(a) whether interest, gains and losses attributed to the account will be calculated at the rate earned by the pension fund or the rate earned by the account; and

(b) whether the payment of pension benefits will be attributed to the account and, if so, the method of attribution.

(2) A multi-employer pension plan that provides for the establishment of a solvency reserve account in the plan's pension fund must provide for the method to be used to allocate the amounts in the account among the employers.

9.22 An employer may pay only the following into a solvency reserve account:

(a) solvency special payments, including those that are made under paragraph 29(6)(b) of the Act;

(b) solvency payments required under the funding schedule of a workout agreement or under paragraph 29(6)(c) of the Act; and

(c) any amount paid into the plan that exceeds the amount necessary to meet the standards for solvency and that is not required under subsection 29(6) or (6.1) of the Act.

9.23 (1) An employer may withdraw amounts from a solvency reserve account up to an annual limit of 20% of the lesser of

(a) the amount by which the going concern assets exceed the product of the going concern liabilities multiplied by 1.05, based on the most recent actuarial report, and

l'excédent de solvabilité le jour précédant la date d'entrée en vigueur de la modification, d'une somme équivalente :

a) dans le cas d'un régime interentreprises qui n'est pas un régime à cotisations négociées, à 85 % de l'accroissement du passif de solvabilité établi conformément au paragraphe (13);

b) dans le cas de tout autre régime, à l'accroissement du passif de solvabilité établi conformément au paragraphe (13).

3 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 9.2, de ce qui suit :

Compte de réserve de solvabilité

9.21 (1) Le régime qui prévoit l'institution d'un compte de réserve de solvabilité du fonds de pension établit :

a) si les intérêts, les gains et les pertes attribués au compte sont calculés selon le rendement du fonds de pension ou celui du compte;

b) si le paiement des prestations de pension est attribué au compte et, le cas échéant, selon quelle méthode.

(2) Le régime interentreprises qui prévoit l'institution d'un compte de réserve de solvabilité du fonds de pension établit la méthode de répartition des sommes du compte entre les employeurs.

9.22 L'employeur ne peut verser au compte de réserve de solvabilité que ce qui suit :

a) les paiements spéciaux de solvabilité, notamment ceux versés au titre de l'alinéa 29(6)b) de la Loi;

b) les paiements de solvabilité exigés selon le calendrier de capitalisation d'un accord de sauvetage ou à l'alinéa 29(6)c) de la Loi;

c) toute somme versée au régime qui excède la somme nécessaire pour satisfaire aux normes de solvabilité et qui n'est pas exigée aux paragraphes 29(6) ou (6.1) de la Loi.

9.23 (1) L'employeur peut retirer des sommes du compte de réserve de solvabilité jusqu'à concurrence d'un total annuel correspondant à 20 % de la moindre des sommes suivantes :

a) l'excédent de l'actif évalué en continuité sur le produit du passif évalué en continuité par 1,05, selon le plus récent rapport actuariel;

(b) the amount by which the solvency assets exceed the product of the solvency liabilities multiplied by 1.05, based on the most recent actuarial report.

(2) Despite subsection (1), an employer must not withdraw an amount from the account if the administrator has reason to believe that the solvency ratio of the plan, if it were determined on the day of the withdrawal, would be materially lower than the solvency ratio in the most recent actuarial report.

9.24 The administrator must transfer the amount of any reduction made under subsection 9(5), up to the balance of the solvency reserve account, out of the solvency reserve account but not out of the pension fund.

9.25 On the termination of the whole of the plan, an employer may withdraw the balance of funds remaining in a solvency reserve account — or, in the case of a multi-employer pension plan, the portion of the balance of funds remaining in the account that the employer is entitled to — after the Superintendent has approved the termination report and any obligation of the plan with respect to pension benefits, as they are determined on the date of the termination, has been satisfied.

4 (1) Clause 23(1)(q)(i)(B) of the Regulations is replaced by the following:

(B) except in the case of a multi-employer pension plan, a description of the measures that the administrator has implemented or will implement to bring that ratio to one,

(B.1) in the case of a multi-employer pension plan that is not a negotiated contribution plan,

(I) an explanation that the standards for solvency applicable to multi-employer pension plans target a solvency ratio of 0.85 rather than 1.0, and

(II) if that ratio is less than 0.85, a description of the measures that the administrator has implemented or will implement to bring that ratio to 0.85, and

(2) Subsection 23(1) of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (q):

(q.1) in the case of a plan that has a solvency reserve account,

(i) the total amount of funds in the account at the end of the plan year, and

(ii) the total amount of the payments into the account and the total amount of the withdrawals from the account in the plan year;

b) l'excédent de l'actif de solvabilité du régime sur le produit du passif de solvabilité par 1,05, selon le plus récent rapport actuariel.

(2) Malgré le paragraphe (1), l'employeur ne peut retirer des sommes du compte si l'administrateur a des motifs de croire que le ratio de solvabilité du régime, s'il était établi à la date du retrait, serait sensiblement moins élevé qu'il l'était selon le plus récent rapport actuariel.

9.24 L'administrateur transfère une somme équivalente à toute réduction effectuée au titre du paragraphe 9(5), jusqu'à concurrence du solde du compte de réserve de solvabilité, à l'extérieur du compte de réserve de solvabilité, sans la transférer hors du fonds de pension.

9.25 À la cessation totale du régime, l'employeur peut retirer le solde du compte de réserve de solvabilité — ou, s'agissant d'un régime interentreprises, de la portion du solde à laquelle il a droit — après que le surintendant a approuvé le rapport de cessation et que les obligations du régime à l'égard des prestations de pension déterminées à la date de la cessation ont été acquittées.

4 (1) La division 23(1)(q)(i)(B) du même règlement est remplacée par ce qui suit :

(B) sauf dans le cas d'un régime interentreprises, un énoncé des mesures prises ou à prendre par l'administrateur pour que ce ratio soit égal à un,

(B.1) dans le cas d'un régime interentreprises qui n'est pas un régime à cotisations négociées :

(I) une explication du fait que les normes de solvabilité applicables aux régimes interentreprises ciblent un ratio de solvabilité de 0,85 plutôt que de 1,0,

(II) si ce ratio est inférieur à 0,85, un énoncé des mesures prises ou à prendre par l'administrateur pour qu'il soit égal à 0,85,

(2) Le paragraphe 23(1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa q), de ce qui suit :

q.1) dans le cas d'un régime comprenant un compte de réserve de solvabilité :

(i) la somme détenue dans le compte à la fin de l'exercice,

(ii) le total de tout versement au compte et de tout retrait du compte effectué au cours de l'exercice;

(3) Clause 23(1.1)(f)(i)(B) of the Regulations is replaced by the following:

(B) except in the case of a multi-employer pension plan, a description of the measures that the administrator has implemented or will implement to bring that ratio to one,

(B.1) in the case of a multi-employer pension plan that is not a negotiated contribution plan,

(I) an explanation that the standards for solvency applicable to multi-employer pension plans target a solvency ratio of 0.85 rather than 1.0, and

(II) if that ratio is less than 0.85, a description of the measures that the administrator has implemented or will implement to bring that ratio to 0.85, and

(4) Subsection 23(1.1) of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (f):

(f.1) in the case of a plan that has a solvency reserve account,

(i) the total amount of funds in the account at the end of the plan year, and

(ii) the total amount of the payments into the account and the total amount of the withdrawals from the account in the plan year;

Coming into Force

5 (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are registered.

(2) Section 3 and subsections 4(2) and (4) come into force on the day on which subsection 188(1) of the *Budget Implementation Act 2022, No. 1*, chapter 10 of Statutes of Canada, 2022, comes into force, but if these Regulations are registered after that day, section 3 and subsections 4(2) and (4) come into force on the day on which these Regulations are registered.

(3) La division 23(1.1)(f)(i)(B) du même règlement est remplacée par ce qui suit :

(B) sauf dans le cas d'un régime interentreprises, un énoncé des mesures prises ou à prendre par l'administrateur pour que ce ratio soit égal à un,

(B.1) dans le cas d'un régime interentreprises qui n'est pas un régime à cotisations négociées :

(I) une explication du fait que les normes de solvabilité applicables aux régimes interentreprises ciblent un ratio de solvabilité de 0,85 plutôt que de 1,0,

(II) si ce ratio est inférieur à 0,85, un énoncé des mesures prises ou à prendre par l'administrateur pour qu'il soit égal à 0,85,

(4) Le paragraphe 23(1.1) du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa f), de ce qui suit :

f.1) dans le cas d'un régime comprenant un compte de réserve de solvabilité :

(i) la somme détenue dans le compte à la fin de l'exercice,

(ii) le total de tout versement au compte et de tout retrait du compte effectué au cours de l'exercice;

Entrée en vigueur

5 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) L'article 3 et les paragraphes 4(2) et (4) entrent en vigueur à la date d'entrée en vigueur du paragraphe 188(1) de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2022*, chapitre 10 des Lois du Canada (2022), ou, si elle est postérieure, à la date d'enregistrement du présent règlement.

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

Vessel Operation Restriction Regulations *modernization*

Local authorities and stakeholders have expressed concerns for many years over the significant length of time it takes for vessel operation restrictions to be put in place on local waterways. It is estimated that a local authority requires approximately two years to prepare the essential elements of a vessel operation restriction application (e.g. identification of problems and solutions, environmental assessment, cost-benefit analysis, and consultations) prior to submitting it to Transport Canada (TC) for review. In addition, as part of the application process, TC requires that a local authority implement alternative measures for one boating season prior to applying for a restriction. If these alternative measures prove to be ineffective, a vessel operation restriction application needs to go through the regulatory amendment process to obtain Governor in Council approval, which can take approximately two years to complete. Altogether, it can take up to four years after a local authority has identified a safety, environmental and/or public interest issue on their local waterway before a new restriction is brought into force and published in the *Canada Gazette*, Part II.

In addition, TC continues to identify issues and inconsistencies within applications for vessel operation restrictions, which can lead to delays in the review and approval process, as TC officials need to return these applications to local authorities for further development. To support the development of applications, TC developed the *Local*

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

Modernisation du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments

Les administrations locales et les intervenants locaux expriment des préoccupations depuis de nombreuses années au sujet du temps considérable qu'il faut pour que les restrictions visant l'utilisation des bâtiments soient mises en place sur les voies navigables locales. On estime qu'une administration locale a besoin d'environ deux ans pour préparer les éléments essentiels d'une demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments (par exemple la détermination des problèmes et des solutions, l'évaluation environnementale, l'analyse coûts-avantages, les consultations) avant de la soumettre à Transports Canada (TC) pour examen. De plus, dans le cadre du processus de demande, TC exige qu'une administration locale mette en œuvre des mesures de rechange pour une saison de navigation de plaisance avant de présenter une demande de restriction. Si ces mesures de rechange s'avèrent inefficaces, une demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments doit passer par le processus de modification réglementaire afin d'obtenir l'approbation du gouverneur en conseil, ce qui peut prendre environ deux ans. En tout, il peut prendre jusqu'à quatre ans après qu'une administration locale a identifié une question de sécurité, d'environnement ou d'intérêt public sur sa voie navigable locale avant qu'une nouvelle restriction ne soit mise en vigueur et publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

De plus, TC continue de déceler des problèmes et des incohérences dans les demandes de restrictions visant l'utilisation des bâtiments, ce qui peut entraîner des retards dans le processus d'examen et d'approbation, car les responsables de TC doivent renvoyer ces demandes aux administrations locales pour une élaboration plus approfondie. Pour

[Authorities' Guide \(PDF\)](#) [the Guide], which is available on the TC website.

Furthermore, TC has received requests from local authorities and stakeholders that the federal government's regulatory powers to set vessel operation restrictions on local water bodies be ceded to municipalities. Some local authorities have expressed the desire to be provided with direct decision-making powers in managing issues on their local waterways, so that they may identify and more quickly put in place restrictions without the need to engage TC and then have proposed restrictions go through the federal regulatory amendment process.

Designation authority

Under the *Vessel Operation Restriction Regulations* (VORR), the designation of enforcement officers is done under section 16 and requires going through the regulatory amendment process to obtain Governor in Council approval, which can take approximately two years. Local authorities have expressed that they find a two-year wait to be long when they have identified an immediate need for additional enforcement resources for existing restrictions. This creates a significant gap (approximately 16 months) before resources may be designated under the VORR, which translates into having insufficient numbers of local enforcement officers for two boating seasons. This may have a negative impact on program integrity, as an enforcement presence in many transportation modes has proven effective in deterring non-compliance. Transport Canada was aware of this issue of delayed enforcement designations when developing solutions for VORR modernization and introduced a new enforcement mechanism under the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001), which is described below.

Administrative corrections

Stakeholders have noted confusion over the vessel operation restrictions on engine power that are found under subsection 2(3) of the VORR, as they feel the current wording is misleading. In 2020, a limit of 7.5 kW for vessels driven by electrical propulsion was introduced under this subsection. The wording of this subsection created confusion among stakeholders and enforcement entities, as it was not clear if the new 7.5 kW limit would also apply to power-driven vessels. The 2020 regulatory amendments were specifically introduced to address the advancement of electric propulsion technology over the

soutenir le développement des demandes, TC a élaboré le [Guide des administrations locales \(PDF\)](#) [le Guide], disponible sur le site Web de TC.

De plus, TC a reçu des demandes des administrations locales et des intervenants que les pouvoirs de réglementation du gouvernement fédéral pour mettre en œuvre des restrictions visant l'utilisation des bâtiments sur les voies navigables soient cédés aux municipalités. Certaines administrations locales ont exprimé le désir d'être dotées de pouvoirs décisionnels directs dans la gestion des problèmes sur leurs voies navigables locales, de sorte qu'elles puissent identifier et mettre en place plus rapidement des restrictions sans avoir besoin de faire appel à TC et par la suite entamer le processus fédéral de modification réglementaire pour mettre en œuvre les restrictions proposées.

Pouvoir de désignation

En vertu du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (RRVUB), la désignation des agents de l'autorité chargés de l'application de la loi est faite en vertu de l'article 16 et doit passer par le processus de modification réglementaire pour obtenir l'approbation du gouverneur en conseil, ce qui peut prendre environ deux ans. Les administrations locales ont indiqué qu'elles estiment qu'une attente de deux ans est longue lorsqu'elles ont identifié un besoin immédiat de ressources supplémentaires pour faire respecter les restrictions existantes. Cela crée une lacune importante (environ 16 mois) avant que des ressources ne soient désignées en vertu du RRVUB, ce qui se traduit par un nombre insuffisant d'agents de l'autorité locaux chargés de l'application de la loi pour deux saisons de navigation. Cela peut avoir un impact négatif sur l'intégrité du programme, car la présence des entités chargées de l'application de la loi dans de nombreux modes de transport s'est avérée efficace pour prévenir la non-conformité. Transports Canada était au courant de ce problème concernant la désignation tardive des chargés de l'application de la loi lors de l'élaboration de solutions pour la modernisation du RRVUB et a introduit un nouveau mécanisme de désignation des entités chargées de l'application de la loi en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001), décrit ci-dessous.

Corrections administratives

Les parties prenantes ont noté une certaine confusion au sujet des restrictions visant l'utilisation des bâtiments en matière de puissance motrice qui figurent au paragraphe 2(3) du RRVUB, car elles estiment que le libellé actuel est trompeur. En 2020, une limite de 7,5 kW pour les bâtiments à propulsion électrique a été instaurée en vertu de ce paragraphe. Le libellé de ce paragraphe a semé la confusion parmi les parties prenantes et les entités chargées de l'application de la loi, car ce n'était pas clair si la nouvelle limite de 7,5 kW s'appliquait aussi aux bâtiments à propulsion mécanique. Les modifications

years, which makes these types of engines more powerful. When subsection 2(3) was originally brought into force, it was designed to prohibit power-driven vessels but allow for the use of low electric propulsion motors (e.g. 1.5 kW trawling motors for fishing). In order to respect the spirit of subsection 2(3), and in light of improvements in electric propulsion technology, a limit on electrical propulsion was introduced. Leaving the current wording of the subsection and title of the restriction as is, as opposed to clearly identifying them as two separate elements of the provision, could lead to confusion among certain waterway users and enforcement officers about what is permitted and what is not, as the current wording seems to group both electric and power-driven vessels together under the 7.5 kW restriction.

Finally, as part of TC's analysis on VORR modernization and ongoing review of the Guide, TC determined that section 4 of the VORR, which touches on local authorities' requirements when applying for a vessel operation restriction, is outdated and potentially unclear. For example, section 4 refers to engaging with provincial authorities, which do not exist outside of the province of Quebec. While paragraph 4(d) of the VORR already implies that the Minister of Transport can request any other information that is necessary to justify regulatory intervention as part of the vessel operation restriction application process, the *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations* (the proposed Regulations) provide clarity by explicitly noting that local authorities must "submit an application in the form and manner specified by the Minister." All steps and essential elements specified by the Minister of Transport that are necessary to propose a formal restriction application, and which are administrative in nature, are currently represented in the Guide. The vagueness of paragraph 4(d) could confuse local authorities as to who has the authority to specify requirements, in this case the Minister of Transport. Amendments to paragraph 4(d) are needed to provide greater clarity and certainty for local authorities and stakeholders by making the Minister of Transport's authority to specify requirements for vessel operation restriction applications more explicit.

Background

The VORR, made pursuant to the CSA 2001, provides the ability to regulate boating activities and navigation in Canadian waters. Navigation restrictions are set out in subsections 2(1) to 2(7), section 11 and subsection 14(1),

réglementaires de 2020 ont été spécifiquement introduites pour tenir compte des progrès technologiques de la propulsion électrique au fil des ans, qui rendent ces types de moteurs plus puissants. Lorsque le paragraphe 2(3) est entré en vigueur à l'origine, il a été conçu pour interdire les bâtiments à propulsion mécanique, mais permettre l'utilisation de moteurs à propulsion électrique faible (par exemple moteurs à chalutage de 1,5 kW pour la pêche). Afin de respecter l'esprit du paragraphe 2(3) et compte tenu des améliorations apportées à la technologie de la propulsion électrique, une limite à la propulsion électrique a été introduite. Laisser le libellé actuel de la sous-section et du titre de la restriction tel quel, au lieu de les identifier clairement comme deux éléments distincts de la disposition, pourrait causer de la confusion chez certains usagers des voies navigables et agents de l'autorité chargés de l'application de la loi quant à ce qui est permis et ce qui ne l'est pas, vu que le libellé actuel semble regrouper les bateaux électriques et les bateaux à propulsion mécanique en vertu de la restriction de 7,5 kW.

Enfin, dans le cadre de l'analyse de TC sur la modernisation du RRVUB et de l'examen en cours du Guide, TC a conclu que l'article 4 du RRVUB, qui traite des exigences des administrations locales lorsqu'elles demandent une restriction visant l'utilisation des bâtiments, est désuet et manque potentiellement de clarté. Par exemple, l'article 4 fait référence à la collaboration avec les autorités provinciales, qui n'existent pas à l'extérieur de la province de Québec. Bien que l'alinéa 4d) du RRVUB implique déjà que le ministre des Transports peut demander tout autre renseignement nécessaire pour justifier une approche réglementaire dans le cadre du processus de demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments, le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (le règlement proposé) apporte des éclaircissements en notant explicitement que les administrations locales doivent « présente[r] une demande selon les modalités fixées par le ministre. » Toutes les étapes et tous les éléments essentiels spécifiés par le ministre des Transports qui sont nécessaires pour proposer une demande formelle de restriction, et qui sont de nature administrative, sont actuellement représentés dans le Guide. Le flou de l'alinéa 4d) pourrait créer une confusion parmi les administrations locales quant à savoir qui a le pouvoir de préciser les exigences, en l'occurrence le ministre des Transports. Les modifications à l'alinéa 4d) sont nécessaires pour apporter plus de clarté et de certitude aux administrations locales et aux parties prenantes afin de clarifier le pouvoir du ministre des Transports de préciser plus explicitement les exigences relatives aux demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments.

Contexte

Le RRVUB, établi en vertu de la LMMC 2001, permet de réglementer les activités nautiques et la navigation dans les eaux canadiennes. Les restrictions à la navigation sont énoncées aux paragraphes 2(1) à 2(7), à l'article 11 et au

and the eight schedules of the VORR, which specify the type of restriction (listed below) and the location of the waterway where it applies.

These navigation restrictions include

- waters where all vessels are prohibited;
- waters where power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion are prohibited;
- waters on which power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion that have an aggregate maximum power greater than 7.5 kW are prohibited;
- waters on which power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion are subject to a limit on their engine power;
- waters on which power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion are subject to a speed limit;
- waters where towing a person on any sporting or recreational equipment is prohibited, except during the permitted hours;
- waters where allowing a person to wake surf is prohibited, except during the permitted hours;
- waters where a sporting, recreational or public event or activity is prohibited;
- provincial and territorial waters on which power-driven vessels and vessels driven by electrical propulsion are subject to the universal shoreline speed limit of 10 km/h within 30 m of the shore; and
- waters of False Creek in the City of Vancouver where anchoring is prohibited unless the person holds a permit issued by the Minister of Transport.

Local authorities with an interest in applying for a vessel operation restriction must follow the process specified by the Minister of Transport, identified in the Guide, which sets out the essential elements and steps to follow when applying for a restriction under the VORR. The Guide provides details on

- the local authorities' roles and responsibilities;
- provisions of the VORR and potential use of restrictions;
- the need for a comprehensive analysis, which would include identifying the characteristics of the waterway and demographics of its users, current issues, potential solutions, including non-regulatory approaches that should be tested first;
- the need to implement a consultation strategy that includes stakeholders and impacted waterway users in the process; and

paragraphe 14(1), ainsi qu'aux huit annexes du RRVUB, qui précisent le type de restriction (énumérées ci-dessous) et l'emplacement de la voie navigable où elle s'applique.

Ces restrictions de navigation comprennent :

- les eaux dans lesquelles tous les bâtiments sont interdits;
- les eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique et les bâtiments à propulsion électrique sont interdits;
- les eaux dans lesquelles sont interdits les bâtiments à propulsion mécanique et les bâtiments à propulsion électrique dont la puissance maximale cumulée est supérieure à 7,5 kW;
- les eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique et les bâtiments à propulsion électrique sont soumis à une limitation de puissance motrice;
- les eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique et les bâtiments à propulsion électrique sont soumis à une limitation de vitesse;
- les eaux dans lesquelles le remorquage d'une personne sur un équipement sportif ou récréatif est interdit, sauf pendant les heures permises;
- les eaux où il est interdit de permettre à une personne de surfer sur le sillage d'un bâtiment, sauf pendant les heures permises;
- les eaux où une activité ou un événement sportif, récréatif ou public est interdit;
- les eaux provinciales et territoriales sur lesquelles les bâtiments à propulsion mécanique et les bâtiments à propulsion électrique sont soumis à la limite de vitesse universelle de 10 km/h à moins de 30 m du rivage;
- les eaux de False Creek dans la ville de Vancouver où l'ancrage est interdit à moins de détenir un permis délivré par le ministre des Transports.

Les administrations locales souhaitant demander une restriction visant l'utilisation des bâtiments doivent suivre le processus précisé par le ministre des Transports, défini dans le Guide, qui énonce les éléments et les étapes essentiels à suivre lors de la demande d'une restriction en vertu du RRVUB. Le Guide fournit des détails sur :

- les rôles et responsabilités des administrations locales;
- les dispositions du RRVUB et l'utilisation éventuelle de restrictions;
- la nécessité d'une analyse complète, qui comprendrait notamment l'identification des caractéristiques de la voie navigable et la démographie de ses utilisateurs, les problèmes actuels, les solutions possibles, y compris les approches non réglementaires qui devraient être testées en premier;

- the need to complete a cost-benefit analysis and environmental assessments.

The Guide is designed to help local authorities consider all necessary elements to ensure a proper balance between the right to navigate and the need for restrictions. As an initial step, TC boating safety officers will provide to the local authority a presentation on the VORR and the application process. The local authority will be asked to complete the preliminary assessment form in order to confirm eligibility before moving forward with an application.

VORR modernization

In 2016, TC launched an initiative to modernize the VORR. As part of Phase 1 of this process, national stakeholder consultations were held to identify issues that should be addressed. One of the main concerns raised by local authorities and stakeholders was the complexity of the application process and the length of time required for the Government of Canada to approve restriction applications.

Phase 1 was completed in 2019 with updates to the Guide, which clarified the vessel operation restriction application process.

Since then, local authorities have continued to express frustration at the length of time it takes for the preparation of vessel operation restriction applications and for restrictions to be established under the VORR. Transport Canada agrees that a modern, flexible, and more timely approach to the VORR process is needed to address local marine safety and environmental risks, which affect the day-to-day lives of communities and their use of local waterways. Transport Canada also believes that local authorities have a direct role to play in identifying safety and environmental issues on local waterways and deciding on which restrictions should be put in place. Local authorities are best placed to work directly with their stakeholders to address and resolve waterway issues and could benefit from additional tools to support the preparation of applications.

In summer 2019, Phase 2 of the modernization initiative was initiated to assess ways to streamline the Government of Canada's process for implementing vessel operation restrictions. Through this work, TC explored legislative and regulatory options that would allow a municipality to submit a request at the end of a boating season (by the annual mid-September deadline for vessel operation

- la nécessité de mettre en œuvre une stratégie de consultation qui inclut les intervenants et les utilisateurs des voies navigables touchés dans le processus;
- la nécessité de compléter l'analyse coûts-avantages et les évaluations environnementales.

Le Guide est conçu pour aider les administrations locales à examiner tous les éléments nécessaires pour assurer un juste équilibre entre le droit de naviguer et la nécessité de restrictions. Dans un premier temps, les agents de sécurité nautique de TC présenteront à l'administration locale un exposé sur le RRVUB et le processus de demande. L'administration locale sera demandée de remplir le formulaire d'évaluation préliminaire afin de confirmer l'admissibilité avant de présenter une demande.

Modernisation du RRVUB

En 2016, TC a lancé une initiative de modernisation du RRVUB. Dans le cadre de la phase 1 de ce processus, des consultations nationales avec les intervenants ont été tenues afin de déterminer les problèmes à résoudre. L'une des principales préoccupations soulevées par les administrations locales et les intervenants était la complexité du processus de demande et le temps nécessaire au gouvernement du Canada pour approuver les demandes de restriction.

La phase 1 a été achevée en 2019 avec des mises à jour du Guide, qui ont clarifié le processus de demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments.

Depuis lors, les administrations locales ont continué d'exprimer leur frustration quant au temps nécessaire à la préparation des demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments et à l'établissement des restrictions en vertu du RRVUB. Transports Canada convient qu'il faut adopter une approche moderne, souple et plus opportune du processus du RRVUB pour faire face aux risques locaux liés à la sécurité maritime et à l'environnement, qui influent sur la vie quotidienne des collectivités et leur utilisation des voies navigables locales. Transports Canada estime également que les administrations locales ont un rôle direct à jouer dans l'identification des questions de sécurité et d'environnement sur les voies navigables locales et dans la détermination des restrictions à mettre en place. Les administrations locales sont les mieux placées pour travailler directement avec leurs parties prenantes afin de résoudre les problèmes liés aux voies navigables et pourraient bénéficier d'outils supplémentaires pour faciliter la préparation des demandes.

Au cours de l'été 2019, la phase 2 de l'initiative de modernisation a été lancée afin d'évaluer les moyens de rationaliser le processus du gouvernement du Canada de mise en œuvre des restrictions visant l'utilisation des bâtiments. Dans le cadre de ces travaux, TC a exploré les options législatives et réglementaires qui permettraient à une municipalité de présenter une demande à la fin d'une

restriction applications) and have the requested restriction in place by the next year's boating season. In response to concerns raised by local authorities and other stakeholders about the length of time required to implement vessel operation restrictions, legislative changes to the CSA 2001 were introduced in *Budget Implementation Act, 2023, No. 1 (S.C. 2023, c. 26)*, which received royal assent in June 2023. These changes provided new authorities to the Minister of Transport to modify elements of existing regulations by incorporating by reference materials produced by the Minister of Transport [subsection 32(4.01) of the CSA 2001] and created a new ministerial order authority [subsection 136(3) of the CSA 2001] to allow the Minister of Transport to suspend or modify the operation of regulations in order to quickly respond to issues as they arise. For example, an order could be used to temporarily introduce a new type of vessel operation restriction that is not currently established as a provision under section 2 of the VORR in response to an immediate safety or environmental issue on a local waterway. The request for the introduction of a new type of restriction would stem from a local authority and would have to be assessed in order to confirm that no current restrictions under VORR can respond to the issue. The need for a new type of restriction could arise from the arrival of an emerging technology or from newly identified issues resulting from waterway usage not covered under the VORR (e.g. seaplanes). Such an order would be valid for a maximum of two years, which is expected to provide enough time for TC to complete the required regulatory amendments to introduce allowances for addressing the new type of restriction and to obtain Governor in Council approval to codify the amendment in the VORR.

Finally, the proposed Regulations represent Phase 3 of the modernization initiative, with the aim of restructuring the VORR by making use of the recent changes to the CSA 2001. The proposed Regulations would repeal the eight VORR schedules that list all local restrictions and move them into a TC Transport Publication (TP 15587E, *Schedules of the Vessel Operation Restriction Regulations*), which would be incorporated by reference into the VORR. This would allow the Minister of Transport to add new restrictions to the VORR without having to go through the regulatory amendment process, thereby shortening the time it takes to codify new vessel operation restrictions in response to requests from local authorities.

saison de navigation (avant la date limite annuelle de la mi-septembre pour les demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments) et de mettre en place la restriction demandée avant la saison de navigation de l'année suivante. En réponse aux préoccupations soulevées par les administrations locales et les intervenants quant au temps nécessaire pour mettre en œuvre les restrictions visant l'utilisation des bâtiments, des modifications législatives à la LMMC 2001 furent introduites dans la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2023 (L.C. 2023, ch. 26)* et ont reçu la sanction royale en juin 2023. Ces modifications confèrent au ministre des Transports de nouveaux pouvoirs pour modifier des éléments des règlements existants en incorporant par renvoi des documents produits par le ministre des Transports [paragraphe 32(4.01) de la LMMC 2001], et ont créé un nouveau pouvoir ministériel permettant de prendre des arrêtés [paragraphe 136(3) de la LMMC 2001] pour permettre au ministre des Transports de suspendre ou de modifier l'application des règlements afin de réagir rapidement aux problèmes au fur et à mesure qu'ils se posent. Par exemple, un arrêté pourrait être utilisé pour introduire temporairement un nouveau type de restriction visant l'utilisation des bâtiments qui n'est pas actuellement établi comme disposition en vertu de l'article 2 du RRVUB, en réponse à un problème immédiat de sécurité ou d'environnement sur une voie navigable locale. La demande d'introduction d'un nouveau type de restriction émanerait d'une administration locale et devrait être évaluée afin de confirmer qu'aucune restriction actuelle en vertu du RRVUB ne peut répondre à ce problème. La nécessité d'un nouveau type de restriction pourrait découler de l'arrivée d'une technologie émergente ou de problèmes nouvellement soulevés résultant de l'utilisation des voies navigables non couvertes par le RRVUB (par exemple les hydravions). Une telle ordonnance serait valide pour un maximum de deux ans, ce qui devrait donner suffisamment de temps à TC pour finaliser les modifications réglementaires requises afin d'introduire une disposition pour répondre au nouveau type de restriction et pour obtenir l'approbation du gouverneur en conseil pour codifier la modification dans le RRVUB.

Enfin, le règlement proposé représente la phase 3 de l'initiative de modernisation, dans le but de restructurer le RRVUB en utilisant les changements récents apportés à la LMMC 2001. Le règlement proposé abrogerait les huit annexes du RRVUB qui énumèrent toutes les restrictions locales et les déplacerait dans une publication de transports (TP 15587F, *Annexes du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*) de TC, qui serait incorporée par renvoi dans le RRVUB. Cela permettrait au ministre des Transports d'ajouter de nouvelles restrictions au RRVUB sans avoir à passer par le processus de modification réglementaire, réduisant ainsi le temps nécessaire pour codifier les nouvelles restrictions visant l'utilisation des bâtiments en réponse aux demandes des administrations locales.

Additional administrative measures, which do not require regulatory amendments, would also be put in place to facilitate local authorities' work in preparing the essential elements of a vessel operation restriction application, such as clarifying language in the Guide and creating an application template. Although the ministerial order authority set out at subsection 136(3) of the CSA 2001 does not require changes to the VORR itself, TC is working on developing guidelines to structure the use of such orders to ensure clarity and consistency. It is important to note that local authorities should not expect the Minister of Transport to issue an order made pursuant to subsection 136(3) where a vessel operation restriction application process is otherwise appropriate.

Designation authority

Section 135 of the CSA 2001 was also amended in June 2023 to provide the Minister of Transport, instead of the Governor in Council, with the power to designate a person or class of persons (e.g. police officers) for the purpose of enforcing regulations, such as the VORR. Prior to this amendment, when local authorities requested that local enforcement officers be designated to enforce the VORR, the designations had to be approved by the Governor in Council and listed under section 16 of the VORR. This meant that TC had to follow the regulatory amendment process, which could take up to two years to complete before local enforcement officers could be authorized to enforce compliance with the VORR. Using the new authority in section 135 of the CSA 2001 would facilitate much faster designations, thereby allowing local enforcement officers to be authorized and deployed sooner.

Administrative corrections

In recent months, TC has received questions from stakeholders regarding subsection 2(3) of the VORR, as commenters felt that the current wording in the VORR was misleading. The restriction in subsection 2(3) prohibits **all** power-driven vessels, while also prohibiting the use of vessels driven by electrical propulsion that have an aggregate maximum power greater than 7.5 kW. Stakeholders have raised concerns that the current wording of the provision could be misinterpreted to mean that power-driven vessels with an aggregate maximum power lower than 7.5 kW can be used on the waterways listed under Schedule 3. Transport Canada's intention under subsection 2(3) has always been to fully prohibit all power-driven vessels, no matter the engine power. This intent is reflected in the language from the 2020 Regulatory Impact Analysis Statement when this section was amended, which states: *The objectives of the amendments are to ensure safety and to keep up with advances in technology by including a*

Des mesures administratives supplémentaires, qui ne nécessitent pas de modifications réglementaires, seraient également mises en place pour faciliter le travail des administrations locales dans la préparation des éléments essentiels d'une demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments, comme la clarification du langage dans le Guide et la création d'un modèle de demande. Bien que l'arrêté ministériel énoncé au paragraphe 136(3) de la LMMC 2001 ne nécessite pas de modifications au RRVUB lui-même, TC travaille à l'élaboration de lignes directrices pour structurer l'utilisation de ces ordonnances afin d'assurer la clarté et la cohérence. Il est important de noter que les administrations locales ne doivent pas s'attendre à la délivrance d'un arrêté énoncé au paragraphe 136(3) de la LMMC 2001 par le ministre des Transports lorsque le processus officiel de demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments est autrement approprié.

Pouvoir de désignation

L'article 135 de la LMMC 2001 a également été modifié en juin 2023 afin de donner au ministre des Transports, au lieu du gouverneur en conseil, le pouvoir de désigner une personne ou une catégorie de personnes (par exemple des policiers) aux fins de l'application des règlements, comme le RRVUB. Avant cette modification, lorsque les administrations locales demandaient que des agents de l'autorité locaux soient désignés pour faire appliquer le RRVUB, les désignations devaient être approuvées par le gouverneur en conseil et répertoriées à l'article 16 du RRVUB. Cela signifiait que TC devait suivre le processus de modification réglementaire, qui pouvait prendre jusqu'à deux ans avant que les agents de l'autorité locaux puissent être autorisés à faire respecter le RRVUB. L'utilisation du nouveau pouvoir prévu à l'article 135 de la LMMC 2001 faciliterait des désignations beaucoup plus rapides, permettant ainsi aux agents de l'autorité locaux chargés de l'application de la loi d'être autorisés et déployés plus tôt.

Corrections administratives

Au cours des derniers mois, TC a reçu des intervenants des questions au sujet du paragraphe 2(3) du RRVUB, car les commentateurs estimaient que le libellé actuel du RRVUB était trompeur. La restriction dans le paragraphe 2(3) interdit **tous** les bâtiments à propulsion mécanique, ainsi que l'utilisation de bâtiments à propulsion électrique dont la puissance maximale cumulée est supérieure à 7,5 kW. Les intervenants se sont dits préoccupés par le fait que le libellé actuel de la disposition pourrait être interprété à tort comme signifiant que les bâtiments à propulsion mécanique dont la puissance maximale cumulée est inférieure à 7,5 kW peuvent être utilisés sur les voies navigables énumérées à l'annexe 3. L'intention de TC, en vertu du paragraphe 2(3), a toujours été d'interdire complètement tous les bâtiments à propulsion mécanique, quelle que soit la puissance du moteur. Cette intention est reflétée dans le libellé du Résumé de l'étude d'impact de la réglementation, en 2020, lorsque le présent article a été modifié, qui

maximum 7.5 kW aggregate power for electric motors on vessels in waters where power-driven vessels are prohibited (Schedule 3). It has been noted that subsection 2(4) would also benefit from an amendment to ensure clarity about the restriction.

Section 4 of the VORR currently outlines some of the necessary elements of an application for vessel operation restrictions, such as the need for public consultations, presentation of the application to provincial authorities, and the preparation of a report. However, section 4 does not include specific details about the contents of an application or the form and manner of applications. Such details are provided in the Guide. Section 4 outlines that applications for a vessel operation restriction must include any information necessary to justify regulatory intervention, which provides an implicit authority for the Minister of Transport to specify that applications must be submitted in accordance with the Guide. The proposed Regulations would make the existence of the authority clearer and more explicit to help underscore the importance of following the Guide when preparing submissions.

The Guide, updated in 2019, includes additional details about the essential elements for vessel operation restriction applications to help ensure that applications contain consistent and appropriate levels of detail and analysis. The proposed amendments to section 4 would provide clarity by explicitly noting that local authorities must “submit an application in the form and manner specified by the Minister of Transport”. This will be done through the Guide, which is and will remain the document that specifies requirements for vessel operation restriction applications under the VORR. The other elements listed under paragraphs 4(a), (b) and (c), which do not represent an exhaustive list of essential elements required for applications, would be removed to eliminate any confusion about which application requirements to follow. In addition, section 4 is outdated because it makes reference to provincial authorities, which are mostly no longer active in the process of developing local vessel operation restrictions. The only remaining province that is recognized as a provincial authority is the province of Quebec, and its current role is limited to receiving, reviewing, and maintaining a repository of restrictions for future reference.

Therefore, the existing framework of incomplete and outdated information within section 4 being supplemented by the Guide has the potential to create difficulty for local authorities to accurately understand the required process for developing and submitting an application to put a vessel operation restriction in place. This can result in additional work for both local authorities and TC, as

stipule : *Les modifications 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 les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits (annexe 3).* Il a aussi été constaté que le paragraphe 2(4) bénéficierait également d’une modification pour clarifier la restriction.

L’article 4 du RRVUB décrit actuellement certains des éléments nécessaires à une demande de restrictions visant l’utilisation des bâtiments, comme la nécessité de tenir des consultations publiques, de présenter la demande aux autorités provinciales et de préparer un rapport. Cependant, l’article 4 ne comprend pas de détails précis sur le contenu d’une demande ou les modalités à suivre pour une demande. Ces détails sont fournis dans le Guide. L’article 4 précise que les demandes de restriction sur l’utilisation des bâtiments doivent inclure tous les renseignements nécessaires pour justifier une intervention réglementaire, ce qui confère au ministre des Transports le pouvoir implicite de préciser que les demandes doivent être soumises conformément au Guide. Le règlement proposé rendrait ce pouvoir de précision plus clair et plus explicite afin de souligner l’importance de suivre le Guide lors de la préparation des demandes.

Le Guide, mis à jour en 2019, comprend des détails supplémentaires sur les éléments essentiels pour les demandes de restriction visant l’utilisation des bâtiments pour garantir que les demandes contiennent des niveaux de détail et d’analyse cohérents et appropriés. Les modifications proposées à l’article 4 apporteraient plus de clarté en notant explicitement que les administrations locales doivent « présenter une demande selon les modalités précisées par le ministre des Transports ». Cela se fera au moyen du Guide, qui est et restera le document qui précise les exigences relatives aux demandes de restriction visant l’utilisation des bâtiments en vertu du RRVUB. Les autres éléments énumérés aux alinéas 4a), b) et c), qui ne représentent pas une liste exhaustive des éléments essentiels requis pour les demandes, seraient supprimés pour éliminer toute confusion quant aux exigences à suivre pour une demande. En outre, la section 4 est désuète, car elle parle des autorités provinciales qui en majorité ne sont plus actives dans le processus de préparation des demandes locales de restrictions visant l’utilisation des bâtiments. La seule province qui reste reconnue comme autorité provinciale est la province de Québec et son rôle actuel se limite à recevoir, examiner et tenir à jour un répertoire des restrictions pour consultation future.

En tant que tel, le cadre existant d’informations incomplètes et obsolètes retrouvées dans la section 4, rectifié par le Guide, peut créer des difficultés pour les administrations locales à comprendre avec précision le processus requis pour élaborer et soumettre une demande de mise en œuvre d’une restriction visant l’utilisation des bâtiments. Cela peut entraîner un travail supplémentaire

incomplete and/or inconsistent applications sometimes require numerous updates and changes before they can be supported. In turn, there are risks of delaying the implementation of new restrictions needed to address safety, environmental or the public interest issues.

The changes in the proposed Regulations would eliminate any confusion created by the current text and make clear that consultations are a key aspect of vessel operation restriction applications and that applicants must follow the process specified by the Minister of Transport through the Guide. This process is already in place under the current VORR; the proposed amendments would simply add clarity and certainty as to the existing authorities. Currently and in the future, local authorities wishing to apply for a vessel operation restriction would still contact their local Office of Boating Safety (OBS) whose officers would confirm that the Guide outlines the essential elements to be followed for submission of an application under the VORR.

Finally, additional changes to the VORR are needed to address minor wording inconsistencies.

Objective

VORR modernization

The overall objective of the proposed Regulations and accompanying program changes is to reduce the time required to implement vessel operation restrictions on local waterways.

Incorporation by reference

The objective of incorporating by reference the schedules of the VORR is to facilitate the timely implementation of new restrictions on local waterways.

Designation authority

The objective of repealing section 16 of the VORR and relying instead on section 135 of the CSA 2001 to designate enforcement officers going forward is to support the timely and efficient administration and enforcement of vessel operation restrictions on local waterways.

Administrative corrections

The objective of the amendments to subsections 2(3) and 2(4) is to ensure clarity and certainty about these restrictions for local authorities, waterway users and

pour les administrations locales et TC, car les demandes incomplètes et/ou incohérentes nécessitent parfois de nombreuses mises à jour et modifications avant de pouvoir être acceptées. Il existe également des risques de retarder la mise en œuvre de nouvelles restrictions nécessaires pour répondre aux questions de sécurité, d'environnement ou d'intérêt public.

Les modifications apportées au règlement proposé élimineraient toute confusion créée par le texte actuel et indiqueraient clairement que les consultations sont un aspect clé des demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments et que les demandeurs doivent suivre un processus spécifié par le ministre des Transports par le biais du Guide. Ce processus est déjà en place dans le RRVUB actuel; les modifications proposées viseraient seulement à apporter de la clarté et de la certitude quant à ces pouvoirs existants. Actuellement et à l'avenir, les administrations locales souhaitant demander une restriction visant l'utilisation des bâtiments contacteraient toujours leur Bureau de la sécurité nautique (BSN) local dont les agents confirmeraient que le Guide décrit les éléments essentiels à suivre pour la soumission d'une demande en vertu du RRVUB.

Finalement, d'autres modifications aux dispositions du RRVUB sont nécessaires afin de corriger des incohérences mineures.

Objectif

Modernisation du RRVUB

L'objectif global du règlement proposé et des modifications aux programmes qui l'accompagnent est de réduire le temps nécessaire à la mise en œuvre des restrictions visant l'utilisation des bâtiments sur les voies navigables locales.

Incorporation par renvoi

L'objectif de l'incorporation par renvoi des annexes du RRVUB est de faciliter la mise en œuvre en temps opportun de nouvelles restrictions sur les voies navigables locales.

Pouvoir de désignation

L'objectif de l'abrogation de l'article 16 du RRVUB et d'utiliser au lieu l'article 135 de la LMMC 2001 pour désigner les agents de l'autorité chargés de l'application de la loi est d'appuyer de façon ponctuelle l'administration et l'application efficaces des restrictions visant l'utilisation des bâtiments sur les voies navigables locales.

Corrections administratives

Les modifications apportées aux paragraphes 2(3) et 2(4) visent à assurer la clarté et la certitude de ces restrictions pour les administrations locales, les usagers de la voie

enforcement officers, avoiding potential misinterpretations of the rules in place, which in turn could lead to cases of non-compliance.

The objective of revising section 4 of the VORR is to clarify the existing process that must be followed by local authorities to apply for a vessel operation restriction on their waterways. The proposed Regulations would also provide greater certainty about existing authorities, which allow the Minister of Transport to specify the form and manner in which applications are to be submitted, details which are clearly outlined within the existing Guide. This approach would allow for a consistent, easily understood process for preparing and submitting vessel operation restriction applications.

Description

VORR modernization

The proposed Regulations would repeal the eight schedules to the VORR, which set out applicable vessel operation restrictions on local water bodies. The schedules would be moved into TC's TP 15587E, which would be incorporated by reference on an ambulatory basis in the VORR. This ambulatory incorporation by reference of the schedules would allow the Minister of Transport to update the schedules to the VORR, e.g. by adding new vessel operation restrictions at the request of local authorities, without having to go through the regulatory amendment process. This approach would facilitate the timely enactment and implementation of new restrictions on local water bodies in response to new and emerging safety and environmental issues brought forward by local authorities.

With respect to TP 15587E, TC guidelines on external facing documents and incorporation by reference would be followed, including ensuring that the schedules are free and accessible in both official languages to all members of the public.

TP 15587E, which would be completed prior to the final publication of the proposed Regulations, would be posted on TC's Office of Boating Safety web page on the day that the proposed Regulations come into force and would be distributed widely to stakeholders via TC's existing stakeholder distribution lists and through collaboration with key partners (e.g. boating associations, including those representing manufacturers). TP 15587E would be amended regularly, based on the timing and number of applications received, to introduce new vessel operation restrictions or modify current restrictions, or to make administrative corrections. At least once a year, the TP 15587E would be amended prior to the upcoming boating season (i.e. by March at the latest) and would include

navigable et les agents de l'autorité chargés de l'application de la loi, en évitant d'éventuelles interprétations erronées des règles en vigueur, ce qui pourrait entraîner des cas de non-conformité.

L'objectif de la révision de l'article 4 du RRVUB est de clarifier le processus existant qui doit être suivi par les administrations locales pour demander une restriction visant l'utilisation des bâtiments sur leurs voies navigables. Le règlement proposé apporterait aussi une plus grande certitude au sujet des autorités existantes, permettant au ministre des Transports de préciser les modalités par lesquelles les demandes doivent être soumises, détails qui sont clairement exposés dans le Guide existant. Cette approche permettrait d'établir un processus cohérent et facile à comprendre pour préparer et soumettre les demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments.

Description

Modernisation du RRVUB

Le règlement proposé abrogerait les huit annexes du VORR, qui énoncent les restrictions visant l'utilisation des bâtiments sur les plans d'eau locaux. Les annexes seraient déplacées dans le TP 15587F de TC, qui serait incorporé par renvoi sur une base ambulatoire dans le RRVUB. Cette incorporation des annexes par renvoi dynamique permettrait au ministre des Transports de mettre à jour les annexes du RRVUB, par exemple en ajoutant de nouvelles restrictions visant l'utilisation des bâtiments à la demande des administrations locales, sans avoir à passer par le processus de modification réglementaire. Cette approche faciliterait l'adoption et la mise en œuvre en temps opportun de nouvelles restrictions sur les plans d'eau locaux en réponse aux problèmes nouveaux et émergents de sécurité et d'environnement soulevés par les administrations locales.

En ce qui concerne le TP 15587F, les lignes directrices de TC sur les documents externes et l'incorporation par renvoi seraient suivies, notamment en veillant à ce que les annexes soient gratuites et accessibles dans les deux langues officielles à tous les membres du public.

Le TP 15587F, qui serait terminé avant la publication finale du règlement proposé, serait affiché sur la page Web du Bureau de la sécurité nautique de TC le jour de l'entrée en vigueur du règlement proposé et serait distribué largement aux intervenants à l'aide des listes de distribution des intervenants existantes de TC et avec la collaboration des partenaires clés (par exemple les associations de plaisanciers, y compris celles représentant les fabricants). Le TP 15587F serait modifié régulièrement, en fonction du calendrier et du nombre de demandes reçues, pour introduire de nouvelles restrictions visant l'utilisation des bâtiments ou modifier les restrictions actuelles ou pour apporter des corrections administratives. Au moins une fois par an, le TP 15587F serait modifié avant la prochaine

new restrictions requested in applications that meet all requirements received by September 15 of the previous year. Additional amendments to the TP 15587E could take place during the boating season based on requests received by local authorities. As is currently done, local authorities would continue to follow the same process as for new restriction applications when applying to TC for any amendments to current restrictions in the schedules. Examples of requests for amendments could include making simple corrections to a coordinate (e.g. a spelling error in the name of a lake) or modifying a description that is no longer clear (e.g. the name of a beach that has changed names since the introduction of the restriction being used as a reference point). Local authorities, waterway users and marine stakeholders would be informed by TC every time the TP 15587E is amended, and all changes would be provided in the web page link to an updated version of the TP 15587E. As is currently done, TC would continue to work with local authorities leading up to the implementation of new restrictions to ensure that roles and responsibilities are understood, signage is in place (as needed), and that local residents and businesses are notified about the implementation of the new or amended restrictions on their local waterways when they come into force.

In addition, while not a regulatory amendment, the Guide, which is the main source of information used by local authorities to prepare applications for vessel operation restrictions, would be revised to ensure it elaborates on and clarifies the essential elements and steps of the application process, which would represent the form and manner specified by the Minister of Transport. The revised Guide would include examples of expected information and would emphasize the importance of following each step in the process. Transport Canada would also develop an application template, included as an annex to the Guide, for local authorities. This template would allow for local authorities to provide all information currently needed to evaluate a vessel operation restriction request, in a standardized document aimed at enhancing consistency across the country and helping facilitate the preparation and completion of applications. No additional demands will be added to the process through these revisions; the objective is to provide comprehensive details to facilitate the completion of applications. The current process for submitting a vessel operation restriction request is described in Table 1 below, alongside a description of what this process would look like under the proposed amendments.

saison de navigation (au plus tard en mars) et inclurait les nouvelles demandes de restrictions qui répondent à toutes les exigences reçues au plus tard le 15 septembre de l'année précédente. Des modifications supplémentaires au TP 15587F pourraient avoir lieu pendant la saison de navigation en fonction des demandes reçues par les administrations locales. Comme c'est le cas actuellement, les administrations locales continueraient de suivre le même processus que pour les demandes de nouvelles restrictions lorsqu'elles demandent à TC des modifications aux restrictions actuelles dans les annexes. Des exemples de demandes de corrections administratives pourraient consister à apporter de simples corrections à une coordonnée (par exemple une faute d'orthographe dans le nom d'un lac) ou à modifier une description qui n'est plus claire (par exemple l'utilisation du nom d'une plage qui a changé de nom depuis l'introduction de la restriction comme point de référence). Les administrations locales, les utilisateurs des voies navigables et les parties prenantes du milieu marin seraient informés par TC chaque fois que le TP 15587F est modifié, et toutes les modifications seraient fournies dans le lien de la page Web vers une version mise à jour du TP 15587F. Selon la pratique actuelle, TC continuera de collaborer avec les administrations locales jusqu'à la mise en œuvre de nouvelles restrictions pour garantir que les rôles et responsabilités sont compris, que la signalisation est en place (au besoin), et que les résidents et les entreprises locales sont informés des nouvelles restrictions, ou des modifications à celles en place, sur leurs voies navigables locales, dès leur entrée en vigueur.

En outre, bien qu'il ne s'agisse pas d'une modification réglementaire, le Guide, qui est la principale source d'information utilisée par les administrations locales pour préparer les demandes de restrictions visant l'utilisation des bâtiments, serait révisé afin qu'il précise et clarifie les étapes et les éléments essentiels du processus de demande, soit les modalités fixées par le ministre des Transports. Le Guide révisé comprendrait des exemples d'informations attendues et soulignerait l'importance de suivre chaque étape du processus. Transports Canada élaborerait également un modèle de demande, annexé au Guide, pour les administrations locales. Ce modèle permettrait aux administrations locales de fournir toutes les informations actuellement nécessaires pour évaluer une demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments, dans un document standardisé visant à améliorer la cohérence dans l'ensemble du pays et à faciliter la préparation et l'achèvement des demandes. Aucune demande supplémentaire ne sera ajoutée au processus à la suite des révisions; l'objectif est de fournir des détails pour faciliter la finalisation des demandes. Le processus actuel de soumission d'une demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments et ce même processus dans le cadre des modifications proposées sont décrits dans le tableau 1 ci-dessous.

Table 1: Current and proposed vessel operation restriction application processes

| Current process | | Proposed process | Changes in process |
|--|--|---|---|
| Section 4 | Local Authorities' Guide | | |
| <p>To apply for a vessel operation restriction on their waterway, local authorities are currently required (as per section 4 of the VORR) to provide a report that includes</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) the location of the waters and the nature of the proposed restriction; (b) information regarding the public consultations held, including a description of the groups and parties consulted; (c) particulars on the implementation and enforcement of the proposed restriction; and (d) any other information that is necessary to justify regulatory intervention. | <p>In order for an application for a vessel operation restriction on their waterway to be approved, local authorities are currently providing TC with the following materials, as laid out in the Guide:</p> <p>A preliminary assessment form that includes</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) a description of the waterway (b) a description of the problem (c) current or past alternative measures put in place to address the problem (d) a summary of consultations held to date (e) a list of potential impacts of putting in place a restriction (f) a confirmation that resources are available to manage the restriction <p>An application, in the format of their choice, that includes</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) a fully developed list of all items identified in the preliminary assessment (b) a summary of consultations held throughout the development process (c) a cost-benefit analysis (d) an environmental assessment (e) the results from the testing of alternative solutions, held across one boating season (f) a confirmation as to the need for restrictions and a description of each one (g) a resolution from the municipality seeking to adopt the restriction (h) a communication, signage and enforcement strategy | <p>Once the proposed Regulations are in place, to successfully apply for a vessel operation restriction on their waterway, local authorities would need to provide the following materials, as laid out in the Guide:</p> <ul style="list-style-type: none"> • The preliminary assessment form, which includes all the details and information required in the current scenario. • An application which includes all the details and information required in the current scenario. This application would now be completed using the new application template developed by TC, to provide local authorities with a standardized format to reduce confusion and burden in developing a successful application. | <p>All changes to section 4 are administrative in nature and would not introduce any new requirements.</p> <p>All information needed for a successful vessel operation restriction application under the current scenario would continue to be required and specified in the Guide.</p> <p>The Guide would be updated to clarify the existing process and would remain the main resource document that explains the steps and essential elements required for the development of a vessel operation restriction application. No new elements would be added as part of these revisions.</p> <p>The new application template would become the standardized submission document to guide local authorities in the development of each section of their application, in a consistent, easily understood manner.</p> |

Tableau 1 : Processus de demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments actuel et proposé

| Processus actuel | | Processus proposé | Changements dans le processus |
|--|---|---|---|
| Article 4 | Guide des administrations locales | | |
| <p>Pour demander une restriction visant l'utilisation des bâtiments sur leur voie navigable, les administrations locales sont actuellement tenues (conformément à l'article 4 du RRVUB) de fournir un rapport qui comprend :</p> <p>a) l'emplacement des eaux et la nature de la restriction proposée;</p> <p>b) des renseignements concernant les consultations publiques tenues, notamment les groupes et les parties consultés;</p> <p>c) les détails de la mise en œuvre de la restriction proposée et de son application;</p> <p>d) tout autre renseignement qui puisse justifier une approche réglementaire.</p> | <p>Afin qu'une demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments sur leur voie navigable soit approuvée, les administrations locales fournissent actuellement à TC les documents suivants, comme indiqué dans le Guide :</p> <p>Un formulaire d'évaluation préliminaire qui comprend :</p> <p>a) une description du cours d'eau</p> <p>b) une description du problème</p> <p>c) les solutions de remplacement actuelles ou passées mises en place pour résoudre le problème</p> <p>d) un résumé des consultations tenues à ce jour</p> <p>e) une liste des impacts potentiels de la mise en place d'une restriction</p> <p>f) une confirmation que des ressources sont disponibles pour gérer la restriction</p> <p>Une demande, dans le format de leur choix, comprenant :</p> <p>a) une liste détaillée de tous les éléments identifiés dans l'évaluation préliminaire</p> <p>b) un résumé des consultations tenues tout au long du processus d'élaboration</p> <p>c) une analyse coûts-avantages</p> <p>d) une évaluation environnementale</p> <p>e) les résultats des solutions de remplacement mises à l'essai pendant une saison de navigation</p> <p>f) la confirmation de la nécessité des restrictions et une description de chacune d'entre elles</p> <p>g) une résolution de la municipalité visant à adopter la restriction</p> <p>h) une stratégie de communication, de signalisation et de contrôle</p> | <p>Une fois que le règlement proposé sera en place, pour demander avec succès une restriction visant l'utilisation des bâtiments sur leur voie navigable, les administrations locales devront fournir les documents suivants, comme indiqué dans le Guide :</p> <ul style="list-style-type: none"> Le formulaire d'évaluation préliminaire, qui comprend tous les détails et renseignements requis dans le scénario actuel. Une demande qui comprend tous les détails et informations requis dans le scénario actuel. Cette demande serait désormais remplie à l'aide du nouveau modèle de demande élaboré par TC, fournissant ainsi aux administrations locales un format standardisé afin de réduire la confusion et le fardeau liés à l'élaboration d'une demande réussie. | <p>Toutes les modifications apportées à l'article 4 sont de nature administrative et n'introduiraient aucune nouvelle exigence.</p> <p>Toutes les informations nécessaires au succès d'une demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments dans le scénario actuel continueront d'être requises et spécifiées dans le Guide.</p> <p>Le Guide sera mis à jour pour clarifier le processus existant et restera le principal document de référence expliquant les étapes et les éléments essentiels requis pour l'élaboration d'une demande de restriction des bâtiments. Aucun nouvel élément ne serait ajouté dans le cadre de ces révisions.</p> <p>Le nouveau modèle de demande deviendrait le document de soumission standardisé pour guider les administrations locales dans l'élaboration de chaque section de leur demande, d'une manière cohérente et facile à comprendre.</p> |

The proposed changes to section 4 of the VORR and the proposed changes to the Guide would not introduce changes to the process or any of the essential elements described in the "Current process" columns above. By clarifying details within the Guide and creating an application template, these amendments would simply clarify and enhance the steps that must be followed, and the information that must be provided, by local authorities. The requirements for local authorities to submit this information in a form and manner specified by the Minister of Transport currently exists and will remain under the amendments. Transport Canada is currently working on preparing the updated documents to support these clarifications. The application template is expected to provide a clear explanation of the type of information, which is to be compiled for each section, whereas the Guide will explain

Les modifications proposées à l'article 4 du RRVUB et les modifications proposées au Guide n'introduiraient pas de changements au processus ou aux éléments essentiels décrits dans les colonnes « Processus actuel » ci-dessus. En précisant les détails du Guide et en créant un modèle de demande, ces modifications clarifieraient et amélioreraient simplement les étapes qui doivent être suivies et les informations qui doivent être fournies par les administrations locales. Les exigences pour les administrations locales de soumettre ces informations selon les modalités fixées par le ministre des Transports existent actuellement et demeureront en vigueur dans le cadre des modifications. Transports Canada travaille actuellement à la préparation des documents mis à jour pour appuyer ces clarifications. Le modèle de demande est censé fournir une explication claire du type d'informations qui doivent être

the steps of the process and provide advice on how to best complete a successful application.

While the revisions to the Guide would contribute to the preparation of comprehensive applications in collaboration with local stakeholders, it is important to note that the proposed Regulations would not have any direct effect on new vessel operation restrictions proposed by local authorities. As is currently done, TC officials would continue to undertake thorough reviews of the vessel operation restriction applications submitted by local authorities. Additional details on TC's management of vessel operation restriction applications are provided in the "Implementation" section.

Designation authority

Following the coming into force of changes to the CSA 2001 in terms of the new enforcement designation authority under section 135 of the CSA 2001, TC has made a policy decision to stop using section 16 of the VORR for designations and move existing ones under the CSA 2001 authority. Moving forward, TC intends to use section 135 of the CSA 2001 as the mechanism to designate all enforcement officers authorized to ensure compliance of the VORR. A list of all designations would be posted on TC's Office of Boating Safety web page. This would render section 16 of the VORR obsolete. For this reason, and to eliminate confusion, the proposed Regulations would repeal section 16 of the VORR, which contains a list of current designations. These designations would all be redone pursuant to the new authority in section 135 of the CSA 2001, and new designation certificates would be issued to local authorities. This change would have no practical effect for local authorities that are currently designated (i.e. their designations would remain in effect); however, the new approach would allow for all future designations to be done in a shorter time frame (less than a month) than introducing designations via regulatory amendments that require Governor in Council approval (which can take an average of two years to complete). The proposed Regulations would also repeal section 17 of the VORR, which outlines the powers of enforcement officers. Section 17 would no longer be needed, because there would be no entities designated under the VORR requiring the enforcement powers listed under section 17, and enforcement powers of officers designated under the CSA 2001 would come from subsection 135(2). This aligns the proposed Regulations with the approach taken for other regulations made pursuant to the CSA 2001.

compilées pour chaque section, tandis que le Guide expliquera les étapes du processus et fournira des conseils sur la meilleure façon de compléter une candidature réussie.

Bien que les révisions du Guide contribueraient à la préparation de demandes détaillées en collaboration avec les parties prenantes locales, il est important de noter que le règlement proposé n'aurait aucun effet direct sur les nouvelles restrictions visant l'utilisation des bâtiments proposées par les administrations locales. Comme c'est le cas actuellement, les fonctionnaires de TC continueraient d'examiner en profondeur les demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments présentées par les administrations locales. Des détails supplémentaires sur la gestion par TC des demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments sont fournis dans la section « Mise en œuvre ».

Pouvoir de désignation

À la suite de l'entrée en vigueur des modifications apportées à la LMMC 2001 en ce qui concerne le nouveau pouvoir de désignation des agents de l'autorité chargés de l'application de la loi en vertu de l'article 135 de la LMMC 2001, TC a pris la décision de cesser d'utiliser l'article 16 du RRVUB pour les désignations et de déplacer les désignations existantes sous la LMMC 2001. À l'avenir, TC a l'intention d'utiliser l'article 135 de la LMMC 2001 comme mécanisme pour désigner tous les agents de l'autorité chargés de l'application de la loi autorisés à assurer la conformité du RRVUB. Une liste de toutes les désignations serait affichée sur la page Web du Bureau de la sécurité nautique de TC, ce qui rendrait obsolète l'article 16 du RRVUB. Pour cette raison, et afin d'éliminer toute confusion, le règlement proposé abrogerait l'article 16 du RRVUB, qui contient une liste des désignations actuelles. Ces désignations seraient toutes refaites conformément au nouveau pouvoir de l'article 135 de la LMMC 2001, et de nouveaux certificats de désignation seraient délivrés aux administrations locales. Ce changement n'aurait aucun effet pratique pour les administrations locales désignées (c'est-à-dire que leurs désignations resteraient en vigueur); cependant, la nouvelle approche permettrait que toutes les désignations futures soient effectuées dans un délai plus court (moins d'un mois) que l'introduction de désignations par le biais de modifications réglementaires qui nécessitent l'approbation du gouverneur en conseil (ce qui peut prendre en moyenne deux ans). Le règlement proposé abrogerait également l'article 17 du RRVUB, qui décrit les pouvoirs des agents de l'autorité chargés de l'application de la loi. L'article 17 ne serait plus nécessaire, car aucune entité désignée en vertu du RRVUB n'exigerait les pouvoirs d'exécution énumérés à l'article 17, et les pouvoirs d'exécution des agents de l'autorité désignés en vertu de la LMMC 2001 proviendraient du paragraphe 135(2). Ces modifications alignent alors le règlement proposé sur l'approche adoptée pour d'autres règlements pris en vertu de la LMMC 2001.

Administrative corrections

Following analysis on the issue of stakeholders misinterpreting subsection 2(3) of the VORR (engine power limit), the subsection would be amended to avoid confusion and help ensure compliance with the restriction. In order to correct the potential misinterpretation of the subsection, the proposed amendments would move the words “a vessel driven by electrical propulsion that has an aggregate maximum power greater than 7.5 kW” to the beginning of the sentence instead of having them follow the reference to power-driven vessels. The title in the related schedule would be likewise updated to make it clear that the 7.5 kW power limit restriction under subsection 2(3) applies only to electric motors and that all power-driven vessels are prohibited on waters listed under Schedule 3. The structure of subsection 2(4) and its title in the schedule would also be changed to avoid any similar confusion or misinterpretation.

These administrative corrections necessitate amendments to the *Contraventions Regulations* to align the language to the new proposed wording of subsections 2(3) and 2(4). Until these amendments to the *Contraventions Regulations* are brought into force, enforcement officers would not be able to issue tickets in cases of non-compliance with the prohibition on power-driven vessels. These amendments to the *Contraventions Regulations* will be introduced as part of a separate regulatory proposal that is currently in development and expected to come into force in 2025.

Finally, section 4 would be revised to remove previous administrative details that are currently set out in the Guide, while continuing to highlight the necessity for requisite consultations when developing vessel operation restriction applications. In summary, the provision as currently written includes administrative requirements that do not align with the current process for applying for a vessel operation restriction. In addition, section 4 currently does not outline all the essential information required by the Minister of Transport to evaluate an application. Therefore, this section is currently outdated and inconsistent with the more detailed elements laid out for local authorities in the Guide. The language in section 4 would also be modernized by removing an outdated reference to provincial authorities that either no longer exist or, in the case of the province of Quebec, are no longer directly involved in the current application process. Consequently, the definition of provincial authority under section 1 would be repealed.

Lastly, the proposed Regulations would make several minor administrative changes to add references to the new TP 15587E, which would contain the schedules of

Corrections administratives

À la suite d'une analyse portant sur la question des intervenants qui interprètent mal le paragraphe 2(3) du RRVUB (limite de puissance du moteur), le paragraphe serait modifié afin d'éviter la confusion et d'aider à assurer le respect de cette restriction. Afin de corriger l'interprétation erronée possible de ce paragraphe, les modifications proposées déplaceraient les mots « un bâtiment à propulsion électrique dont la puissance maximale cumulée est supérieure à 7,5 kW » au début de la phrase au lieu qu'ils suivent la référence aux bâtiments à propulsion mécanique. Le titre de l'annexe connexe serait également mis à jour pour indiquer clairement que la restriction de limite de puissance de 7,5 kW en vertu du paragraphe 2(3) s'applique uniquement aux moteurs électriques et que tous les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits sur les eaux énumérées à l'annexe 3. La structure du paragraphe 2(4) et son titre dans l'annexe seront aussi modifiés afin d'éviter un malentendu ou une interprétation erronée similaire.

Ces corrections administratives nécessitent des modifications au *Règlement sur les contraventions* afin d'en aligner le libellé sur le nouveau libellé proposé des paragraphes 2(3) et 2(4). Tant que les modifications apportées au *Règlement sur les contraventions* ne seront pas mises en vigueur, les agents de l'autorité chargés de l'application de la loi ne pourraient pas donner de contraventions en cas de non-conformité à l'interdiction des bateaux à propulsion mécanique. Ces modifications au *Règlement sur les contraventions* seront introduites dans le cadre d'une proposition réglementaire distincte en cours d'élaboration et dont l'entrée en vigueur est prévue pour 2025.

Enfin, l'article 4 serait révisé pour supprimer les détails administratifs qui sont actuellement définis dans le Guide, tout en continuant de souligner la nécessité d'entreprendre des consultations lors de l'élaboration de demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments. En résumé, la disposition telle qu'elle est rédigée comprend des exigences administratives qui ne sont pas conformes au processus actuel pour une demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments. De plus, à l'heure actuelle, l'article 4 ne donne pas une description de tous les renseignements essentiels exigés par le ministre des Transports pour évaluer une demande. À ce titre, cet article est actuellement dépassé et incompatible avec les éléments plus détaillés du Guide. Le libellé de l'article 4 serait également modernisé en supprimant une référence obsolète aux autorités provinciales qui n'existent plus ou, dans le cas de la province de Québec, qui ne sont plus directement impliquées dans le processus de demande actuel. Par conséquent, la définition d'autorité provinciale à l'article 1 serait abrogée.

Enfin, le règlement proposé apporterait plusieurs modifications administratives mineures pour ajouter des références au nouveau TP 15587F, qui contiendrait les annexes

the VORR, and to align these provisions and make their structures consistent for ease of reference by stakeholders. For example, each provision would now be structured so that all references to a “vessel driven by electrical propulsion” come before references to power-driven vessels. The current structure is not consistent, and the proposed Regulations would align all provisions with the changes recommended for subsections 2(3) and 2(4). Also, the word “shall” would be replaced throughout the VORR by the word “must” as a clearer and less ambiguous way to express a requirement or obligation. Finally, the definition of “power-driven” would be amended for clarity.

Regulatory development

A general presentation on the proposal was given to stakeholders during the spring 2023 national meeting of the Canadian Marine Advisory Council (CMAC), at the Standing Committee on Recreational Boating. CMAC stakeholders include boating safety organizations, law enforcement marine units, boating safety course providers, Canadian and U.S. Coast Guards, industry, academics, and others with an interest in recreational boating. The presentation and the ensuing discussion covered issues such as lengthy approval time for vessel operation restriction applications and potential legislative and regulatory options for addressing stakeholder irritants. A question-and-answer period followed the presentation. No questions or comments were received at that time or in the months following the meeting. Stakeholders were informed that TC would continue working on options for improving the application and approval process for vessel operation restrictions on local water bodies and propose solutions later in the year.

During the November 2023 CMAC meeting, TC gave a presentation on the proposed amendments to the VORR, outlining its intention to repeal the schedules, include them in a Transport Publication (TP), and incorporate the TP by reference, with the objective of streamlining the process for implementing vessel operation restrictions. Industry leaders and boating association representatives present at the meeting reiterated their opinion shared in an October 2023 letter to the Minister of Transport of their support for modernizing the VORR but expressed their interest in being given a greater role in the overall consultation process, including making sure the new vessel operation restriction applications provided to TC are evidenced-based and that local stakeholders are widely consulted. Some of the CMAC participants voiced their opinion that, in some cases, vessel operation restriction requests are not fully supported by citizens, and are only advanced by

du RRVUB, et pour harmoniser ces dispositions et rendre leur structure cohérente pour en faciliter la consultation par les parties prenantes. Par exemple, chaque disposition serait désormais structurée de manière à ce que toute référence à des « bâtiments à propulsion électrique » vienne avant toute référence à des bâtiments à propulsion mécanique. La structure actuelle n'est pas cohérente, et le règlement proposé harmoniserait toutes les dispositions avec les modifications recommandées pour les paragraphes 2(3) et 2(4). En outre, le mot « shall », dans la version anglaise du RRVUB, serait remplacé tout au long du RRVUB par le mot « must » comme moyen plus clair et moins ambigu d'exprimer une exigence ou une obligation. Enfin, la définition de « propulsion mécanique » serait clarifiée.

Élaboration de la réglementation

Un exposé général sur la proposition a été présenté aux intervenants lors de la réunion nationale du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) du printemps 2023, au Comité permanent sur la navigation de plaisance. Les parties prenantes du CCMC comprennent des organisations de sécurité nautique, des unités maritimes chargées de l'application de la loi, des prestataires de cours de sécurité nautique, les gardes côtières canadiennes et américaines, l'industrie, des universitaires et d'autres personnes intéressées par la navigation de plaisance. La présentation et la discussion qui ont suivi portaient sur des questions telles que le temps d'approbation trop long pour les demandes de restriction d'utilisation des bâtiments et des options législatives et réglementaires potentielles pour répondre aux irritants des parties prenantes. Une période de questions et réponses a suivi la présentation. Aucune question ou observation n'a été reçue à ce moment ou dans les mois qui ont suivi la réunion. Les intervenants ont été informés que TC continuerait de travailler sur des options pour améliorer le processus de demande et d'approbation des restrictions visant l'utilisation des bâtiments sur les plans d'eau locaux et proposerait des solutions plus tard dans l'année.

Au cours de la réunion de novembre 2023 du CCMC, TC a livré un exposé sur les modifications proposées au RRVUB, soulignant son intention d'abroger les annexes, de les inclure dans un document de Transports (TP) et d'incorporer le TP par renvoi, dans le but de rationaliser le processus de mise en œuvre des restrictions visant l'utilisation des bâtiments. Les chefs de file de l'industrie et les représentants des associations de plaisanciers présents à la réunion ont réitéré leur opinion communiquée dans une lettre d'octobre 2023 au ministre des Transports concernant leur soutien à la modernisation du RRVUB, mais ils ont exprimé leur intérêt à ce qu'on leur accorde un plus grand rôle dans le processus global de consultation, notamment d'assurer que les nouvelles demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments fournies à TC sont fondées sur des données probantes et que les intervenants locaux sont largement consultés. Certains des

municipalities to respond to the concerns of a minority of stakeholders. Finally, one stakeholder expressed concerns that some local authorities lack the resources to prepare applications for, and implement, comprehensive vessel operation restrictions, which could lead to an uncoordinated patchwork of restrictions on waterways that border multiple local authorities.

In the spring and fall of 2023, as well as in winter 2024, TC also provided written updates to Indigenous communities and organizations across the country, including local communities, aggregates, governments, treaty organizations and the National Indigenous Organizations, which represent First Nations, Inuit and Métis peoples. These updates are distributed to Indigenous communities and organizations (over 800 entities) on a bimonthly basis, to allow for focused, holistic engagement on TC's regulatory projects related to marine safety and security. The spring 2023 update was general in nature and aligned with the update presented to CMAC. The fall 2023 update focused on the proposed solutions to outstanding issues around the VORR and invited Indigenous communities and organizations to take part in the Let's Talk Transportation online consultation launched on October 12, 2023, (details below) to review these proposals in greater detail and provide feedback. The winter 2024 update provided information about TC's proposed amendments to the VORR and noted TC's target to republish the amendments in the *Canada Gazette*, Part I, in spring 2024. No comments were received on the update provided.

The concerns raised to CMAC, and in the stakeholder letter, regarding consultations hosted by local authorities and the expectations for comprehensive analysis to accompany applications would be addressed through the Guide, which would continue to provide clear guidelines on the comprehensive process and essential information needed to ensure that submissions submitted by local authorities meet all requirements. The proposed Regulations would maintain in the amended section 4 the language underscoring the need for consulting local stakeholders and clarify that applications need to be submitted in the form and manner specified by the Minister of Transport, as has always been the case. The Guide provides information on the essential elements and steps for the vessel operation restriction application process, including the need to ensure that local authorities work with all local waterway users and impacted stakeholders in identifying solutions to issues on their waterways. Transport Canada is undertaking a full revision of the Guide in order to clarify details around the essential elements and necessary steps

participants du CCMC ont exprimé leur opinion que, dans certains cas, les demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments ne sont pas entièrement appuyées par les citoyens et ne sont présentées que par les municipalités pour répondre aux préoccupations d'une minorité d'intervenants. Enfin, un intervenant s'est dit préoccupé que certaines administrations locales manquent de ressources afin de préparer les demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments, et les mettre en œuvre de manière complète, ce qui pourrait conduire à une mosaïque non coordonnée de restrictions sur les voies navigables qui bordent plusieurs administrations locales.

Au printemps et à l'automne 2023, ainsi qu'à l'hiver 2024, TC a également fourni des mises à jour écrites aux collectivités et organismes autochtones du pays, y compris les collectivités locales, les regroupements, les gouvernements, les organismes de traités et les organisations autochtones nationales, qui représentent les Premières Nations, les Inuits et les Métis. Ces mises à jour sont distribuées aux collectivités et aux organismes autochtones (plus de 800 entités) sur une base bimensuelle, afin de permettre une participation ciblée et holistique aux projets de réglementation de TC en lien avec la sécurité et sûreté maritimes. La mise à jour du printemps 2023 était de nature générale et s'alignait sur la mise à jour présentée au CCMC. La mise à jour de l'automne 2023 s'est concentrée sur les solutions proposées aux problèmes en suspens autour du RRVUB et a invité les collectivités et organismes autochtones à participer à la consultation en ligne Parlons transport lancée le 12 octobre 2023 (détails ci-dessous) pour examiner ces propositions plus en détail et communiquer leur opinion. La mise à jour de l'hiver 2024 fournissait des informations sur les modifications proposées par TC au RRVUB et notait l'objectif de TC de publier au préalable les modifications proposées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* au printemps 2024. Aucun commentaire n'a été reçu sur la mise à jour fournie.

Les préoccupations soulevées au CCMC et dans la lettre des parties prenantes concernant les consultations organisées par les administrations locales et les attentes en matière d'analyse complète pour accompagner les demandes seront prises en compte dans le Guide, qui continuerait à fournir des lignes directrices claires sur le processus complet et les éléments essentiels nécessaires pour garantir que la demande soumise par les administrations locales réponde à toutes les exigences. Le règlement proposé conserverait dans l'article 4 modifié le libellé soulignant la nécessité de consulter les parties prenantes locales et clarifierait que les demandes doivent être soumises selon les modalités fixées par le ministre des Transports, comme cela a toujours été le cas. Le Guide fournit l'information sur les éléments et les étapes essentiels pour le processus de demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments, y compris la nécessité de collaboration entre les administrations locales et tous les utilisateurs locaux de la voie navigable et les intervenants touchés pour trouver des solutions aux problèmes qui se posent

for the development of a comprehensive vessel operation restriction application. Transport Canada is also developing an application template to help ensure an efficient and consistent process is understood and followed by local authorities across Canada. Work on the Guide and accompanying application template is underway and will be posted on the Office of Boating Safety's web page once it is complete. The revised Guide would be finalized prior to the coming into force of the proposed Regulations. It should be noted that the Guide is only one tool and that the key support to local authorities is provided by the Office of Boating Safety, with locations in TC's five regional offices. Boating Safety Officers at these offices would continue to be available to answer questions and provide advice on the Guide.

Regarding waterways that border multiple local authorities and concerns regarding overlapping restrictions or lack of collaboration between partners, TC already has processes in place to avoid contradictory or confusing restrictions. Regional Office of Boating Safety officers are always available to meet and inform local authorities interested in vessel operation restrictions on the process to be followed for submission of applications and respond to any concerns. In cases where different local authorities are looking to address a common waterway issue, TC officials are available to support and provide solutions on a way forward in collaboration with all impacted authorities. Note that, in response to concerns regarding necessary resources to advance an application, participation in the development of a submission does not necessarily have to be split evenly; a municipality with more resources to assign to the project could lead with support from others to better distribute the workload. Vessel operation restrictions are not currently implemented on a local authority's waters without its approval, or in the absence of consultations with affected citizens. This process would not change under the proposed amendments. Finally, TC would not recommend approving restrictions that would split waterways in half, which would have the high probability of moving problems from one side to the opposing side of a waterway, as this would go against the objectives of the CSA 2001 of protecting the health, well-being and safety of individuals who participate in marine transportation and recreational boating and protecting the marine environment from damage due to navigation.

sur leurs voies navigables. Transports Canada procède à une révision complète du Guide afin de clarifier les éléments essentiels et les étapes nécessaires à l'élaboration d'une application complète de restriction visant l'utilisation des bâtiments. Transports Canada élabore également un modèle de demande de sorte qu'un processus efficace et uniforme soit compris et suivi par les administrations locales partout au Canada. Les travaux sur le Guide et le modèle de demande connexe sont en cours et seront affichés sur la page Web du Bureau de la sécurité nautique une fois terminés. Le Guide révisé serait finalisé avant l'entrée en vigueur du règlement proposé. Il convient de noter que le Guide n'est qu'un outil parmi d'autres et que le principal soutien aux administrations locales passe par le Bureau de la sécurité nautique, lequel a des emplacements dans les cinq bureaux régionaux de TC. Les agents de sécurité nautique de ces bureaux continueront d'être disponibles pour répondre aux questions et pour fournir des orientations sur le Guide.

En ce qui concerne les voies navigables qui bordent plusieurs administrations locales et les préoccupations concernant le chevauchement des restrictions ou le manque de collaboration entre les partenaires, TC a déjà mis en place des processus pour éviter la mise en place des restrictions contradictoires ou déroutantes. Les agents du Bureau régional de la sécurité nautique sont toujours disponibles pour rencontrer les administrations locales intéressées par les restrictions visant l'utilisation des bâtiments et les informer sur le processus à suivre pour présenter les demandes et pour répondre à toute préoccupation. Dans les cas où différentes administrations locales cherchent à résoudre un problème commun de voie navigable, les responsables de TC sont disponibles pour offrir du soutien et proposer des solutions sur la voie à suivre en collaboration avec toutes les administrations concernées. Il faut noter qu'en réponse aux préoccupations concernant les ressources nécessaires pour faire avancer une demande, la participation à l'élaboration de celle-ci ne doit pas nécessairement être divisée de façon égale; une municipalité disposant de plus de ressources à affecter au projet pourrait obtenir l'appui d'autres intervenants pour mieux répartir la charge de travail. Les restrictions visant l'utilisation des bâtiments ne sont pas actuellement appliquées dans les eaux d'une administration locale sans leur approbation ou en l'absence de consultation avec leurs citoyens concernés. Ce processus ne changerait pas en vertu des modifications proposées. Enfin, TC ne recommanderait pas l'approbation de restrictions qui diviseraient les voies navigables en deux, ce qui aurait une forte probabilité de déplacer les problèmes d'un côté à l'autre d'une voie navigable, car cela irait à l'encontre des objectifs de la LMMC 2001 de protéger la santé, le bien-être et la sécurité des personnes qui participent au transport maritime et à la navigation de plaisance et de protéger le milieu marin contre les dommages dus à la navigation.

VORR Let's Talk Transportation consultation – Fall 2023

On October 12, 2023, an online [Let's Talk Transportation](#) consultation with marine stakeholders, including Indigenous groups, was launched on the proposed Regulations and related initiatives (e.g. updating the Guide) for a 60-day comment period. The consultation was announced on behalf of the Minister of Transport in a press conference and was further promoted by a targeted social media campaign. In addition, TC utilized its national and regional distribution lists, in collaboration with partners, to inform stakeholders of the consultation. The online consultation consisted of an intentions paper on TC's proposed approach, three topics (open questions) on the main page and a survey outlining ranked options and several open-ended questions seeking additional feedback beyond the participants selected responses.

The survey sought feedback on two main items: first, TC's proposal to incorporate by reference the schedules of the VORR in order to provide for a timelier implementation of approved restriction applications; and second, the new ministerial order authority that would allow the Minister of Transport to temporarily suspend or modify the operation of the VORR to respond to time-sensitive issues, until the necessary regulatory amendments can be developed and enacted.

The VORR modernization consultation closed on December 12, 2023. Transport Canada received 170 written responses to the general open-ended questions on the Let's Talk Transportation web page. In addition, 606 emails were sent directly to TC about the proposal. A total of 384 participants completed the ranked options questions from the online survey, and 1 276 written responses to the open-ended questions in the survey were provided by participants wanting to include additional details to their chosen response (11 out of 13 questions offered this option). In total, TC received 2 052 written comments. It should be noted that the total number of responses from the survey (1 276) does not align with the number of participants (384) who completed the survey since a single commenter had the opportunity to comment on each open-ended question. In addition, the survey was anonymous, including the written comments, which means that TC does not know the demographic profile of the 384 participants who completed the survey. However, using the data from the 606 emails and 170 responses to the general web page, TC has identified that 94.3% of respondents identified as individuals; 1.2% were from the marine industry; 0.5% from government organizations; and 4% from associations and non-governmental organizations. Finally, it should also be noted that 575 of the 606 emails came from the six industry and boating associations representatives, and the remainder from individuals, as part of a letter campaign.

Consultation Parlons transport du RRVUB – Automne 2023

Le 12 octobre 2023, une consultation en ligne [Parlons transport](#) avec les intervenants du milieu marin, y compris les groupes autochtones, a été lancée sur le règlement proposé et d'autres initiatives connexes (par exemple la mise à jour du Guide) pour une période de commentaires de 60 jours. La consultation a été annoncée, au nom du ministre des Transports, dans le cadre d'une conférence de presse et a été promue par une campagne ciblée de médias sociaux. En outre, TC a utilisé ses listes de distribution nationales et régionales, en collaboration avec ses partenaires, pour informer les parties prenantes de la consultation. La consultation en ligne consistait en un document d'intention sur l'approche proposée par TC, trois sujets (questions ouvertes) sur la page principale et un sondage décrivant les options classées et plusieurs questions ouvertes demandant une rétroaction supplémentaire au-delà des réponses choisies par les participants.

Le sondage visait à recueillir des commentaires sur deux points principaux : d'une part, la proposition de TC d'incorporer par renvoi les annexes du RRVUB afin de prévoir une mise en œuvre plus rapide des demandes de restriction approuvées; d'autre part, le nouveau pouvoir ministériel qui permettrait au ministre des Transports de suspendre ou modifier temporairement l'application du RRVUB afin d'intervenir lorsqu'un enjeu urgent se présente, jusqu'à ce que les modifications réglementaires requises puissent être développées et mises en œuvre.

La consultation sur la modernisation du RRVUB a pris fin le 12 décembre 2023. Transports Canada a reçu 170 réponses écrites aux questions générales ouvertes sur la page Web Parlons transport. En outre, 606 courriels ont été envoyés directement à TC au sujet de la proposition. Au total, 384 participants ont répondu aux questions sur les options classées du sondage en ligne, et 1 276 réponses écrites aux questions ouvertes du sondage ont été fournies par des participants qui voulaient inclure des détails supplémentaires sur leur réponse choisie (11 des 13 questions offraient cette option). Au total, TC a reçu 2 052 commentaires écrits. Il convient de noter que le nombre total de réponses au sondage (1 276) ne correspond pas au nombre de participants (384) qui ont répondu au sondage, étant donné qu'un seul commentateur a eu l'occasion de commenter chaque question ouverte. De plus, le sondage était anonyme, y compris les commentaires écrits, ce qui signifie que TC ne connaît pas le profil démographique des 384 participants qui ont répondu au sondage. Toutefois, à l'aide des données tirées des 606 courriels et des 170 réponses à la page Web générale, TC a constaté que 94,3 % des répondants étaient des particuliers, 1,2 % provenaient de l'industrie maritime, 0,5 % d'organismes gouvernementaux et 4 % d'associations et d'organisations non gouvernementales. Enfin, il convient de noter que 575 des 606 courriels provenaient des six représentants de l'industrie et des associations de plaisance, et le reste de particuliers, dans le cadre d'une campagne de lettres.

Feedback provided via email was generally supportive of TC's proposed approach but stressed the importance of ensuring that local authorities conduct robust consultations with relevant stakeholders, such as boat owners and boating and tourism industry associations, before new restrictions are implemented. Regarding the use of ministerial orders to address exceptional circumstances, stakeholders stressed the need for TC to apply objective and consistent criteria and suggested that the duration of orders should be limited to one year (instead of two) with an option to renew for one additional year if needed. Other comments, which are summarized in the "Additional modernization approaches" section below, pertained to various navigation issues that go beyond the scope of the proposed Regulations.

Initially, as part of the Let's Talk Transportation consultation, survey participants were asked to rank overall, in order of priority, the proposed changes to modernize the VORR. Survey results showed that stakeholders are most concerned with ensuring that local waterway issues are addressed in a more timely manner whether through the use of the ministerial order authority to have new and pressing issues addressed quickly, or using an approach that allowed for timelier implementation such as incorporation by reference of the schedules. Only 39% of survey participants listed limiting TC's role in the review process as a priority. In relation to TC's role, three quarters (78%) of survey participants indicated that TC should continue to consult/seek feedback once local authorities have submitted new restriction requests, signalling that TC should keep some form of oversight on the proposed restrictions, a feeling that was also raised by 2.9% of correspondents.¹

Finally, notwithstanding that most stakeholders support incorporating by reference the schedules of the VORR, some survey participants (4.1%) expressed the opinion that the VORR application process itself should not be changed and some survey participants (1.1% of participants) expressed that local authorities are not equipped to provide sound responses to waterway issues. It should be noted that, prior to the launch of the consultation, information was shared within the boating community, which may have led some commenters to believe local authorities would be able to implement vessel operation restrictions without the Minister of Transport's approval (e.g. through

Les commentaires fournis par courrier électronique étaient généralement favorables à l'approche proposée par TC, mais soulignaient l'importance de veiller à ce que les administrations locales mènent de solides consultations avec les parties prenantes concernées, telles que les propriétaires de bateaux et les associations de l'industrie de la navigation de plaisance et du tourisme, avant la mise en œuvre de nouvelles restrictions. Concernant le recours aux arrêtés ministériels pour faire face à des circonstances exceptionnelles, les intervenants ont souligné la nécessité pour TC d'appliquer des critères objectifs et cohérents et ont suggéré que la durée des arrêtés soit limitée à un an (au lieu de deux) avec une option de renouvellement pour une année supplémentaire, au besoin. D'autres commentaires, résumés dans la section « Autres approches de modernisation » ci-dessous, concernaient diverses questions de navigation qui dépassent la portée du règlement proposé.

Dans un premier temps, dans le cadre de la consultation Parlons transport, les participants au sondage ont été demandés de classer globalement, par ordre de priorité, les modifications proposées pour moderniser le RRVUB. Les résultats du sondage ont montré que les parties prenantes sont plus soucieuses de garantir que les problèmes liés aux voies navigables locales soient résolus plus rapidement, que ce soit par l'utilisation de l'arrêté ministériel pour traiter rapidement les questions nouvelles et urgentes ou selon une approche qui permettrait une mise en œuvre plus rapide, telle que l'incorporation par renvoi des annexes. Seulement 39 % des participants au sondage ont indiqué que la limitation du rôle de TC dans le processus d'examen était une priorité. En ce qui a trait au rôle de TC, les trois quarts (78 %) des participants au sondage ont indiqué que TC devrait continuer les consultations ou la sollicitation des commentaires une fois que les administrations locales ont soumis de nouvelles demandes de restriction, ce qui indique que TC devrait garder une certaine forme de surveillance sur les restrictions proposées, un sentiment qui a également été soulevé par 2,9 % des correspondants¹.

Enfin, bien que la plupart des parties prenantes appuient l'incorporation par renvoi des annexes du RRVUB, certains participants au sondage (4,1 %) ont exprimé l'avis que le processus de demande du RRVUB lui-même ne devrait pas être modifié et certains participants au sondage (1,1 % des participants) ont exprimé que les administrations locales ne sont pas en mesure de fournir des solutions concrètes aux questions relatives à la voie navigable. Il convient de noter qu'avant le lancement de la consultation, des renseignements ont été communiqués au sein de la communauté nautique, ce qui a peut-être amené certains commentateurs à croire que les administrations

¹ Through this section, "survey participants" refers to the 384 respondents of the survey and "correspondents" refers to the 776 emails and direct responses provided on the Let's Talk Transportation web page.

¹ Dans cette section, le terme « participants au sondage » fait référence aux 384 répondants au sondage et le terme « correspondants » fait référence aux 776 courriels et réponses directes fournis sur la page Web Parlons transport.

only a municipal resolution), alarming some stakeholders. Transport Canada's intention in incorporating the schedules of the VORR is to enable TC to approve applications in a timelier manner. Local authorities wishing to apply for restrictions would continue to have to abide by the process established in the Guide.

Incorporation by reference

Incorporating by reference the schedules of the VORR would respond to stakeholder concerns about the length of time required to have a VORR restriction implemented. Over half (59%) of survey participants supported modifying the VORR schedules by updating an incorporated document to implement new restrictions faster. Some correspondents (3.9%) opposed this change; however, their opposition was based on the misapprehension that the schedules would no longer be legally binding if incorporated by reference. One of the main concerns raised by 56.2% of survey participants regarding removing the schedules from the VORR and incorporating them by reference was about ensuring that comprehensive consultations will still be conducted before any new restrictions are enacted. Under the current framework, proposed restrictions go through the regulatory process, under which they are prepublished for comment in the *Canada Gazette*, Part I. Prepublication provides an opportunity for stakeholders and all Canadians to review and comment on regulations before they are brought into force. Moving the schedules to the VORR into a TP that is incorporated by reference would allow TC to add new restrictions without having to go through the regulatory process, i.e. without having to prepublish proposed restrictions in the *Canada Gazette*. While this approach would allow new restrictions to be made and implemented faster, it would mean the elimination of the consultation opportunity afforded by prepublication. Stakeholders have stressed the need to ensure that comprehensive consultations are conducted on proposed restrictions at the local level with all waterway users and impacted stakeholders before they are added to the schedules. In particular, stakeholders expressed concerns about ensuring that special interest groups do not have a disproportionate level of influence over the process. Stakeholders indicated that they should be engaged early and throughout the local decision-making process to ensure the effectiveness of the proposed solutions to waterway issues, including in the development of any vessel operation restriction applications.

locales seraient en mesure de mettre en œuvre des restrictions visant l'utilisation des bâtiments sans l'approbation du ministre des Transports (par exemple par une seule résolution municipale), ce qui a inquiété certaines parties prenantes. L'intention de TC d'incorporer les annexes du RRVUB est de permettre à TC d'approuver les demandes en temps opportun. Les administrations locales qui souhaitent demander des restrictions continueraient d'être tenues de respecter le processus établi dans le Guide.

Incorporation par renvoi

L'incorporation par renvoi des annexes du RRVUB répondrait aux préoccupations des parties prenantes concernant le temps requis pour la mise en œuvre d'une restriction sous le RRVUB. Plus de la moitié (59 %) des participants au sondage étaient favorables à la modification des annexes du RRVUB par la mise à jour d'un document incorporé par renvoi afin que la mise en œuvre de nouvelles restrictions se fasse plus rapidement. Certains correspondants (3,9 %) se sont opposés à ce changement, mais leur opposition était fondée sur le malentendu voulant que les annexes ne soient plus juridiquement contraignantes si elles étaient incorporées par renvoi. L'une des principales préoccupations soulevées par 56,2 % des participants au sondage concernant la suppression des annexes du RRVUB et leur incorporation par renvoi était de garantir que des consultations approfondies seraient toujours menées avant l'adoption de nouvelles restrictions. Dans le cadre actuel, les restrictions proposées passent par le processus réglementaire, dans le cadre duquel elles sont publiées au préalable pour commentaires dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. La publication préalable donne l'occasion aux parties prenantes et à tous les Canadiens d'examiner et de commenter les règlements avant qu'ils ne soient adoptés. Le déplacement des annexes du RRVUB dans un TP, incorporé par renvoi, permettrait à TC d'ajouter de nouvelles restrictions sans avoir à passer par le processus réglementaire, c'est-à-dire sans avoir à publier au préalable les restrictions proposées dans la *Gazette du Canada*. Tandis que cette approche permettrait d'élaborer et de mettre en œuvre de nouvelles restrictions plus rapidement, elle entraînerait l'élimination de la possibilité de consultation offerte par la publication préalable. Les parties prenantes ont souligné la nécessité que des consultations approfondies soient menées sur les restrictions proposées au niveau local avec tous les utilisateurs des voies navigables et les parties prenantes concernées avant qu'elles ne soient ajoutées aux annexes. En particulier, les parties prenantes ont exprimé leur inquiétude quant à la nécessité de garantir que les groupes d'intérêts spéciaux n'exercent pas une influence disproportionnée sur le processus. Les intervenants ont indiqué qu'ils devraient être impliqués dès le début et tout au long du processus décisionnel local pour garantir l'efficacité des solutions proposées aux problèmes des voies navigables, y compris dans l'élaboration de toute demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments.

The survey also asked participants which key stakeholders should be consulted on proposed restrictions by local authorities. Most survey participants and correspondents indicated that a broad approach would be needed: one that includes consultations with residents living near the waterway, local boat owners, local businesses, lake associations, boating associations, environmental groups, neighbouring communities, tourism promoters and law enforcement agencies. A survey question about how to inform stakeholders on proposed approaches to addressing waterway issues, including the proposed new restrictions, resulted in comments stating that all means of communication available to the local authority and partners should be used to widely inform the population about proposed restrictions. This includes social media, local newspapers and radio stations, local authorities' websites, postings at local marinas and boating businesses, and leveraging local associations' membership lists.

Another survey question related to the length of time a consultation should be open. From the three options provided (90 days, 60 days, and 30 days), over half (57%) of survey participants supported a 90-day consultation period at the local level, and about a quarter (22%) supported a 60-day consultation period.

Finally, more than half of stakeholders who submitted written comments identified the need to have clear and consistent requirements for local authorities applying for restrictions. For example, stakeholders felt that applications for restrictions should include comprehensive analysis of waterway users; current issues; environmental assessments; non-regulatory solutions explored, etc.

As mentioned previously, TC will revise the Guide to clarify essential elements and steps of the vessel operation restriction application process, including comprehensive consultations, to facilitate local authorities' collaboration with all waterway users and impacted stakeholders in identifying solutions to local waterway issues and preparing vessel operation restriction applications. The revised Guide would also include a detailed application template in order to ensure that a consistent approach is followed by local authorities across the country when developing vessel operation restriction applications, which would support TC's review of applications. A revised Guide will be published on TC's web page, providing transparency and clarity to all stakeholders about expectations for the preparation of applications. Transport Canada's oversight of the application process will continue to ensure that

Une question sur le sondage demandait aux participants d'identifier les principaux intervenants à consulter sur les restrictions proposées par les administrations locales. La plupart des participants au sondage et des correspondants ont indiqué qu'une approche générale s'imposait : celle-ci inclurait des consultations avec les résidents vivant près de la voie navigable, les propriétaires de bateaux locaux, les entreprises locales, les associations de lacs, les associations de plaisanciers, les groupes environnementaux, les collectivités voisines, les promoteurs du tourisme et les organismes d'application de la loi. Une question du sondage sur la façon d'informer les intervenants sur les approches proposées pour régler les problèmes liés aux voies navigables, y compris les nouvelles restrictions proposées, a donné lieu à des commentaires indiquant que tous les moyens de communication dont disposent les administrations locales et les partenaires devraient être utilisés pour informer largement la population des restrictions proposées. Les médias sociaux, les journaux et les stations de radio locales, les sites Web des administrations locales, les affiches dans les marinas et les entreprises de navigation de plaisance locales et l'exploitation des listes d'adhésion des associations locales devraient être envisagés pour ce faire.

Une autre question du sondage portait sur la durée pendant laquelle une consultation devrait être ouverte. Sur les trois options proposées (90 jours, 60 jours et 30 jours), plus de la moitié (57 %) des participants au sondage ont appuyé une période de consultation de 90 jours au niveau local et environ un quart (22 %) ont appuyé une période de consultation de 60 jours.

Enfin, plus de la moitié des parties prenantes qui ont soumis des commentaires écrits ont souligné la nécessité pour les administrations locales qui demandent des restrictions d'avoir des exigences claires et cohérentes. Par exemple, les intervenants estimaient que les demandes de restrictions devraient inclure une analyse complète des utilisateurs des voies navigables; les enjeux actuels; les évaluations environnementales; les solutions non réglementaires explorées, etc.

Comme mentionné précédemment, TC révisera le Guide afin de clarifier les éléments essentiels et les étapes du processus de demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments, y compris des consultations exhaustives, afin de faciliter la collaboration des administrations locales avec tous les utilisateurs des voies navigables et les intervenants touchés pour trouver des solutions aux problèmes locaux liés à la voie navigable et préparer des demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments. Le Guide révisé inclurait également un modèle de demande détaillé afin d'assurer qu'une approche uniforme est suivie par les administrations locales partout au pays lors de l'élaboration de demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments, ce qui appuierait TC lors de l'examen des demandes. Un Guide révisé sera publié sur la page Web de TC, assurant transparence et clarté

all steps have been completed prior to recommending approval by the Minister of Transport. Consultation, however, would be done entirely at the local level, according to the form and manner specified by the Minister of Transport in the Guide. However, it is important to note that, at this time, TC has no intention of specifying a time requirement for local authorities to consult on their proposed restrictions. The guidelines around comprehensive consultations could include information on best practices; however, local authorities will have to decide on what is a reasonable amount of time for consultations to be held, including during what time of the year, based on multiple factors such as the characteristics and demographics on the waterway, the type of restrictions proposed and level of impacts on stakeholders.

Ministerial orders

In terms of using the new ministerial order authority, almost three quarters (71%) of survey participants supported using ministerial orders to implement restrictions for new and emerging safety or environmental issues on Canada's lakes, rivers, and waterways. However, some correspondents (2.5%) indicated their objection to using this new authority unless the ministerial order is clearly required for a serious and time-sensitive issue that must be mitigated until a permanent solution can be agreed upon. These correspondents felt that an analysis of the issue, including consultations, and, in the case of environmental issues, sound evidence, should be minimal requirements. Some correspondents (3.6%) also provided a list of other issues for which orders should be used, such as large-scale pollution risks, addressing floating homes, seaplanes, special events (e.g. regatta), vessel noise, preventative measures to address environmental issues, etc. Stakeholders stressed that multiple means of communication and working directly with the local authorities involved would be crucial to ensuring that all waterway users and impacted stakeholders are well informed of the restrictions being put in place and of future consultations on finding permanent solutions. Just under half of correspondents (49.8%) were of the view that the orders should be limited to a one-year period (instead of the current maximum time frame of two years), with potential for a one-year renewal, if required.

Transport Canada's view is that ministerial orders would be used on a case-by-case basis. For example, there may be a need to implement a restriction urgently on a specific

à toutes les parties prenantes quant aux attentes pour la préparation des demandes. La surveillance du processus de demande par TC continuera d'assurer que toutes les étapes de la demande ont été complétées avant que TC en recommande l'approbation par le ministre des Transports. Les consultations se feront toutefois entièrement au niveau local, selon les modalités fixées par le ministre des Transports, conformément au Guide. Cependant, il est important de noter que pour le moment, TC n'a pas l'intention de préciser un délai pour les consultations tenues par les administrations locales sur leurs restrictions proposées. Les lignes directrices concernant les consultations globales pourraient inclure des informations sur les meilleures pratiques. Toutefois, les administrations locales devront décider de la durée raisonnable pour la tenue des consultations, y compris à quelle période de l'année, en fonction de plusieurs facteurs tels que les caractéristiques et les données démographiques sur la voie navigable, le type de restrictions proposées et le niveau d'impact sur les parties prenantes.

Arrêtés ministériels

En ce qui a trait à l'utilisation du nouvel arrêté ministériel, près des trois quarts (71 %) des participants au sondage ont appuyé l'utilisation d'ordonnances ministérielles pour mettre en œuvre des restrictions sur les questions de sécurité ou d'environnement nouvelles et émergentes sur les lacs, les rivières et les cours d'eau du Canada. Toutefois, certains correspondants (2,5 %) ont indiqué qu'ils s'opposaient à l'utilisation de ce nouveau pouvoir à moins que l'arrêté ministériel ne soit manifestement requis pour améliorer une situation grave et délicate jusqu'à ce qu'une solution permanente puisse être trouvée. Ces correspondants ont estimé qu'une analyse de la situation, y compris des consultations, et dans le cas des questions environnementales, des données probantes, devrait être une exigence minimale. Certains correspondants (3,6 %) ont également fourni une liste d'autres situations pour lesquelles des arrêtés devraient être utilisés, comme les risques de pollution à grande échelle, la gestion des maisons flottantes, les hydravions, les événements spéciaux (par exemple les régates), le bruit des bâtiments, des mesures préventives pour régler les problèmes environnementaux, etc. Les parties prenantes prônent l'utilisation de moyens multiples de communication et la collaboration directe avec les administrations locales concernées pour que tous les utilisateurs des voies navigables et les parties concernées soient bien informés des restrictions mises en place et des consultations futures sur la recherche de solutions permanentes. Un peu moins de la moitié des correspondants (49,8 %) étaient d'avis que les arrêtés devraient être limités à une période d'un an (au lieu du délai maximum actuel de deux ans), avec la possibilité d'un renouvellement d'un an, si nécessaire.

Selon TC, les arrêtés ministériels seraient utilisés au cas par cas. Par exemple, il peut être nécessaire de mettre en œuvre une restriction urgente sur une voie navigable

waterway due to a time-sensitive issue that requires quick response until the local authority can fully consult and develop a comprehensive solution to address the problem. An example could be the recurrence of boating accidents on a heavily crowded waterway where a local authority requests a temporary restriction to mitigate navigational safety concerns and reduce the likelihood of accidents. A ministerial order would not be used to circumvent the process that is described in the Guide. Even for a request from a local authority to respond temporarily to a time-sensitive issue, the preliminary assessment form provided in the Guide would need to be completed and, upon receipt, reviewed by TC officials who would prepare a recommendation to the Minister of Transport based on the evidence provided for timely introduction of a temporary solution. Another way the ministerial order could be used would be to address an emerging issue raised by a significant number of stakeholders for which an immediate action may be required. However, the type of restriction necessary to respond to the problem does not currently exist in the VORR, e.g. an issue arising from an invasive species or from the use of a new or emerging technology. The ministerial order would be used to introduce a new type of restriction temporarily until a regulatory amendment approved by the Governor in Council can be completed. The ministerial order would cease to have effect after two years or as soon as the relevant provision(s) set out in the order have been codified in the VORR, whichever comes first. The order could also be repealed at any time by the Minister of Transport if the Minister of Transport is satisfied that the issue which gave rise to the order is no longer present. It is important to note that the maximum two-year period established for these ministerial orders was chosen based on the average time it takes for a regulatory amendment to come into force through the Governor-in-Council approval process.

Additional modernization approaches

A majority of survey participants (56%) indicated they would support other approaches to respond to waterway issues, including non-regulatory solutions, such as increasing safe boating education and awareness activities; providing the public with better access to information on current restrictions (e.g. digital maps); conducting surveys to gather information on waterway users; and ensuring sufficient resources and personnel are available for enforcing restrictions that are already in place. Some correspondents (1.4%) believed that a simplified vessel operation restriction application should be developed, pointing to the possibility of removing requirements such as the cost-benefit analysis. Others suggested that environmental studies developed for other waterways be used for waterways with similar characteristics instead of conducting a new study for each new application.

particulière en raison d'une question qui nécessite une réponse rapide jusqu'à ce que l'administration locale puisse consulter et élaborer une solution complète pour régler le problème. Par exemple, des accidents de navigation récurrents sur une voie navigable très fréquentée entraînant une administration locale à demander une restriction temporaire pour atténuer les préoccupations en matière de sécurité de la navigation et réduire la probabilité d'accidents. L'arrêté ministériel ne serait pas utilisé pour contourner le processus décrit dans le Guide. Même pour une demande d'une administration locale visant à répondre temporairement à une question urgente, le formulaire d'évaluation préliminaire fourni dans le Guide devrait être rempli et, à la réception, examiné par les responsables de TC qui prépareraient une recommandation au ministre des Transports sur la base des preuves fournies pour l'introduction en temps opportun d'une solution temporaire. Une autre façon d'utiliser l'arrêté ministériel serait de traiter une question émergente soulevée par un nombre important d'intervenants pour laquelle une action immédiate pourrait être nécessaire. Cependant, le type de restriction nécessaire pour répondre au problème n'existe pas actuellement dans le RRVUB, par exemple, un problème découlant d'une espèce envahissante ou de l'utilisation d'une technologie nouvelle ou émergente. L'arrêté ministériel permettrait d'introduire temporairement un nouveau type de restriction jusqu'à ce qu'une modification réglementaire approuvée par le gouverneur en conseil puisse être complétée. L'arrêté ministériel cesserait d'avoir effet après deux ans ou dès que la ou les dispositions pertinentes énoncées dans l'arrêté auront été codifiées dans le RRVUB, selon la première éventualité. L'arrêté pourrait également être abrogé à tout moment par le ministre des Transports s'il est convaincu que le problème qui a donné lieu à l'arrêté n'est plus présent. Il est important de noter que la période maximale de deux ans, fixée pour les décrets ministériels, a été choisie en fonction du temps moyen qu'il faut pour qu'une modification réglementaire entre en vigueur par le biais du processus d'approbation par le gouverneur en conseil.

Autres approches de modernisation

Une majorité des participants au sondage (56 %) ont indiqué qu'ils appuieraient d'autres approches pour répondre aux problèmes liés aux voies navigables, y compris des solutions non réglementaires, comme augmenter les activités d'éducation et de sensibilisation en matière de navigation de plaisance; offrir au public un meilleur accès aux informations sur les restrictions actuelles (par exemple cartes numériques); mener des sondages pour recueillir de l'information sur les usagers de la voie navigable; veiller à ce que des ressources et du personnel suffisants soient disponibles pour faire appliquer les restrictions déjà en place. Certains correspondants (1,4 %) estimaient qu'il fallait élaborer une application simplifiée pour les restrictions visant l'utilisation des bâtiments, faisant valoir la possibilité de supprimer des exigences telles que l'analyse coûts-avantages. D'autres ont suggéré que les

Other correspondents (1.2%) suggested options for different amendments to the VORR, which had also been shared in previous consultations, such as implementing universal restrictions across the country, similar to the universal shoreline speed restriction under section 7 (limit of 10 km/h, 30 m from shore). Such universal restrictions, according to correspondents, could be based on defined minimal waterway characteristics (e.g. length, width and depth) that are required to perform certain activities; these activities would be restricting on waterways that do not meet these characteristics. Lastly, one municipality and one individual requested that the universal shoreline speed restriction under section 7 of the VORR (limit of 10 km/h, 30 m from shore) be implemented across the province of Quebec.

Transport Canada recognizes that many of the regulatory and non-regulatory suggestions provide interesting and useful perspectives, and they will be considered when exploring and developing future proposals related to the VORR and boating activities in general. For example, TC agrees that looking at solutions to provide better access to restriction information (e.g. digital maps) and conducting surveys on waterway users would be beneficial projects to look into, both for stakeholders and local authorities. Transport Canada is also in agreement that the application process should be as clear as possible and will keep this in mind as revisions are made to the Guide; however, TC cannot support removing key elements of the application process, such as the cost-benefit analysis (as suggested by some stakeholders). The essential elements of the application process outlined in the Guide, such as the cost-benefit analysis, help to ensure consistent, evidence-based decision making in relation to all new and amended vessel operation restrictions.

Regarding other suggested amendments to VORR, such as the use of universal restrictions based on waterway characteristics and minimal conditions (e.g. length, width and depth) required for undertaking an activity such as wake surfing, additional research and comparative analysis would be needed. Regarding the comment on introducing the universal shoreline speed limit restriction in the province of Quebec, TC is open to amending the VORR to include the province of Quebec under this restriction if the province wishes to do so. However, due to the nature and characteristics of different waterways across the country, a better understanding of the issues and the feasibility of a universal solution would be needed.

études environnementales élaborées pour d'autres voies navigables soient utilisées pour des voies navigables présentant des caractéristiques similaires au lieu de mener une nouvelle étude pour chaque nouvelle demande.

D'autres correspondants (1,2 %) ont suggéré des options pour différentes modifications au RRVUB, qui ont également été partagées lors de consultations antérieures, comme la mise en œuvre de restrictions universelles dans tout le pays, semblables à la restriction universelle de vitesse près du rivage en vertu de l'article 7 (limite de 10 km/h à 30 m du rivage). Ces restrictions universelles, selon les correspondants, pourraient être fondées sur des caractéristiques minimales définies de la voie navigable (par exemple longueur, largeur et profondeur) qui sont requises pour effectuer certaines activités; ces activités seraient limitées sur les voies navigables qui ne répondent pas à ces caractéristiques. Enfin, une municipalité et une personne ont demandé que la restriction universelle de vitesse près du rivage en vertu de l'article 7 du RRVUB (limite de 10 km/h à 30 m du rivage) soit appliquée dans la province de Québec.

Transports Canada reconnaît que bon nombre des suggestions réglementaires et non réglementaires offrent des perspectives intéressantes et utiles, et TC les prendra en considération lors de l'examen et de l'élaboration de propositions futures relatives au RRVUB et aux activités nautiques en général. Par exemple, TC convient qu'il serait utile d'examiner des solutions pour offrir un meilleur accès à l'information sur les restrictions (par exemple des cartes numériques) et de mener des sondages sur les usagers des voies navigables, tant pour les intervenants que pour les administrations locales. Transports Canada est également d'accord que le processus de demande doit être clair et entreprendra d'aller dans cette direction dans le cadre des révisions apportées au Guide; cependant, TC ne peut pas appuyer la suppression d'éléments clés du processus de demande, par exemple l'analyse coûts-avantages (comme l'ont suggéré certaines parties prenantes). Les éléments essentiels du processus de demande qui sont décrits dans le Guide, tels que l'analyse coûts-avantages, contribuent à une prise de décision cohérente et fondée sur des données probantes pour toutes les restrictions nouvelles et modifiées visant l'utilisation des bâtiments.

En ce qui concerne d'autres suggestions de modification au RRVUB, comme l'utilisation de restrictions universelles fondées sur les caractéristiques de la voie navigable et les conditions minimales (par exemple longueur, largeur et profondeur) requises pour entreprendre une activité comme le surf sur le sillage, des recherches supplémentaires et une analyse comparative sont nécessaires. En ce qui concerne le commentaire visant la mise en œuvre de la restriction universelle de vitesse près du rivage dans la province de Québec, TC est disposé à modifier le RRVUB afin d'inclure la province de Québec sous cette restriction si la province le souhaite. Cependant, en raison de la nature et des caractéristiques des différentes voies navigables du pays, il est nécessaire de mieux comprendre les enjeux et la faisabilité d'une solution universelle.

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 proposal gives rise to modern treaty implications. This assessment examined the geographic scope and subject matter of the proposal in relation to modern treaties in effect. The proposal may be of interest to treaty governments broadly, as it touches on the subject of marine transportation, navigation and water resources where treaty rights and interests are present; however, no treaty obligations are triggered. Treaty partners have been consulted to seek their views on the proposed amendments. In the fall and winter of 2023, updates and consultation opportunities were provided to Indigenous communities and organizations across the country, including local communities, aggregates, governments, treaty organizations and the National Indigenous Organizations, which represent First Nations, Inuit and Métis peoples.

It should also be noted that it remains a requirement for local authorities, as part of the development of their applications for new restrictions, to consult local Indigenous communities and organizations regarding the potential impacts of their proposed vessel operation restrictions.

Instrument choice

Any order of government (i.e. local authority) can ask the federal government to restrict the use of vessels on any waterway in Canada. Local authorities are encouraged to find non-regulatory solutions prior to seeking a regulatory restriction through the VORR. Through consultations held by local authorities as part of the vessel operation restriction application process, alternative solutions are explored, but sometimes prove to be ineffective, thereby leaving regulatory restrictions as the only effective alternative. When local authorities have determined that there are no viable alternatives other than to establish restrictions in the VORR, an application is submitted to TC. Under the proposed approach, local authorities would be provided with updated tools to facilitate the preparation of a vessel operation restriction application. However, TC would be responsible, instead of the Governor in Council, for approving applications and updating the VORR schedules to add new restrictions.

Incorporation by reference is a drafting technique that may be used to bring the content of an external document into a regulation. Documents incorporated by reference

Obligations relatives aux traités modernes et mobilisation des Autochtones

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une analyse a été entreprise pour déterminer si la proposition donne lieu à des répercussions sur les traités modernes. Cette évaluation a examiné la portée géographique et l'objet de la proposition par rapport aux traités modernes en vigueur. La proposition peut intéresser les gouvernements signataires de traités dans une large mesure, car elle porte sur le transport maritime, la navigation et les ressources en eau lorsque des droits et des intérêts issus de traités sont présents; toutefois, aucune obligation découlant d'un traité n'est déclenchée. Les partenaires du traité ont été consultés afin d'obtenir leur point de vue sur les modifications proposées. À l'automne et à l'hiver 2023, des mises à jour et des possibilités de consultation ont été offertes aux collectivités et organismes autochtones de tout le pays, y compris les communautés locales, les agrégats, les gouvernements, les organisations signataires de traités et les organisations autochtones nationales, qui représentent les Premières Nations, les Inuits et les Métis.

De plus, il est important de noter qu'il est toujours requis par les administrations locales, au cours de l'élaboration des demandes pour de nouvelles restrictions, de consulter les collectivités et les organisations autochtones locales au sujet des répercussions potentielles des restrictions proposées visant l'utilisation des bâtiments.

Choix de l'instrument

Tout ordre de gouvernement (c'est-à-dire une administration locale) peut demander au gouvernement fédéral de restreindre l'utilisation des bâtiments sur toute voie navigable au Canada. Les administrations locales sont encouragées à trouver des solutions de rechange avant de demander une restriction réglementaire par l'entremise du RRVUB. Grâce à des consultations menées par les administrations locales dans le cadre du processus de demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments, des solutions de rechange sont explorées, mais s'avèrent parfois inefficaces, laissant ainsi les restrictions réglementaires comme seule alternative efficace. Lorsque les administrations locales ont déterminé qu'il n'existe pas d'autre solution viable que d'établir des restrictions dans le RRVUB, une demande est soumise à TC. Selon l'approche proposée, les administrations locales disposeraient d'outils mis à jour pour faciliter la préparation d'une demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments. Toutefois, TC serait responsable, au lieu du gouverneur en conseil, de l'approbation de demandes et de la mise à jour des annexes du RRVUB afin d'ajouter de nouvelles restrictions.

L'incorporation par renvoi est une technique de rédaction qui peut être utilisée pour intégrer le contenu d'un document externe dans un règlement. Les documents

have the same force as the regulation into which they are incorporated. An ambulatory reference means that the incorporation of a document includes any future changes to that document without a need to remake or amend the regulation into which it is incorporated. An ambulatory reference allows routine updates to be made to requirements without the need to complete the regulatory amendment process, which can be complex and time-consuming. The relevant authorities that allow for the use of incorporation by reference of the VORR schedules are found in subsection 32(4.01) of the CSA 2001.

Based on TC's analysis, the incorporation by reference of the schedules of the VORR on an ambulatory basis would support the safety and environmental objectives of the CSA 2001 by facilitating the enactment and implementation of new and amended vessel operation restrictions on local water bodies in a timelier manner (than seeking Governor in Council approval). The schedules to the VORR would be amended regularly, at least once a year, based on the timing of receipt of vessel operation restriction applications, in order to implement vessel operation restrictions ahead of upcoming boating seasons.

Regarding the repeal of sections 16 and 17 (the enforcement designation and powers), non-regulatory options are not possible to achieve these objectives, as their removal from the VORR is necessary to align with the objectives of modernizing the VORR and cannot be completed without undertaking a regulatory amendment process.

To help ensure that the VORR remain accurate and up to date, technical corrections are needed from time to time. Proposed administrative corrections such as those proposed to section 4 and subsections 2(3) and 2(4) must be completed as part of the regulatory process.

Regulatory analysis

The proposed Regulations aim to modernize the VORR to address navigation and environmental issues specific to local waterways in a timelier manner and provide a faster response to enforcement designation requests. The proposed Regulations would also make administrative changes to enhance the clarity of essential elements of the vessel operation restriction application process in support of the modernization objective. Government of Canada personnel would expect time savings associated with the proposed new processes of restriction applications and the designation of enforcement officers, as new restrictions would no longer go through the regulatory amendment process to obtain Governor in Council approval. However, TC would bear, upon publication of the proposed Regulations, a minimal cost (\$4,304) to

incorporés par renvoi ont la même force que le règlement dans lequel ils sont incorporés. Un renvoi ambulatoire signifie que l'incorporation d'un document comprend toute modification future de ce document sans qu'il soit nécessaire de modifier le règlement dans lequel il est incorporé. Une référence ambulatoire permet d'effectuer des mises à jour régulières des exigences sans avoir à compléter le processus de modification réglementaire, qui peut être complexe et long. Les autorisations pertinentes qui permettent l'utilisation de l'incorporation par renvoi des annexes du RRVUB se trouvent au paragraphe 32(4.01) de la LMMC 2001.

D'après l'analyse de TC, l'incorporation par renvoi des annexes du RRVUB sur une base ambulatoire appuierait les objectifs en matière de sécurité et d'environnement de la LMMC 2001 en facilitant l'adoption et la mise en œuvre de restrictions nouvelles et modifiées visant l'utilisation des bâtiments sur les plans d'eau locaux plus rapidement (que de demander l'approbation du gouverneur en conseil). Les annexes du RRVUB seraient modifiées régulièrement, au moins une fois par an, en fonction du moment où les demandes de restriction d'utilisation des bâtiments seraient reçues, afin de mettre en œuvre des restrictions visant l'utilisation des bâtiments avant les saisons de navigation à venir.

En ce qui a trait à l'abrogation des articles 16 et 17 (désignation et pouvoirs d'exécution), les options non réglementaires ne sont pas possibles pour atteindre ces objectifs, car leur retrait du RRVUB est nécessaire pour s'aligner sur les objectifs de modernisation du RRVUB et ne peut être effectué sans entreprendre un processus de modification réglementaire.

Afin de s'assurer que le RRVUB demeure exact et à jour, des corrections techniques sont nécessaires de temps à autre. Les corrections administratives proposées comme celles proposées à l'article 4 et aux paragraphes 2(3) et 2(4) doivent être effectuées dans le cadre du processus réglementaire.

Analyse de la réglementation

Le règlement proposé vise à moderniser le RRVUB afin de traiter en temps opportun les problèmes de navigation et d'environnement propres aux voies navigables locales et de fournir une réponse plus rapide aux demandes de désignation aux fins de l'application de la loi. Le règlement proposé fera également des changements administratifs afin d'améliorer la clarté des éléments essentiels et des étapes du processus de demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments à l'appui de l'objectif de modernisation. Le personnel du gouvernement du Canada s'attendrait à des économies de temps associées aux nouveaux processus de demande de restriction proposés et à la désignation d'agents de l'autorité chargés de l'application de la loi, car les nouvelles restrictions n'auraient plus besoin de passer par le processus de modification réglementaire pour

reissue 28 designation authority certificates due to the proposed new approach, as well as minimal annual costs for updating the TP 15587E and more frequent communication with stakeholders.

Analytical framework

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

The benefits and costs associated with the proposed Regulations are assessed based on comparing the baseline scenario against the regulatory scenario. The baseline scenario depicts what is likely to happen in the future if the Government of Canada does not implement the proposed Regulations. The regulatory scenario provides information on the intended outcomes of the proposed Regulations. Further details on these two scenarios are presented below.

Impacted stakeholders

The proposed Regulations would affect local authorities by accelerating the approval processes for vessel operation restriction applications and enforcement designation requests. Boating communities would also be affected, as the proposed Regulations would enable environmental and safety issues specific to local waterways to be addressed in a timelier manner. In addition, Government of Canada personnel would experience time savings as new restrictions would no longer go through the regulatory process for applications of vessel operation restrictions and enforcement designations.

Baseline and regulatory scenarios

Under the baseline scenario, vessel operation restrictions in Canadian waters are prescribed in eight schedules of the VORR. Local authorities follow the Guide to apply for vessel operation restrictions where elements of the process are presented in Table 1. Transport Canada receives on average three applications per year. In addition, the approval of vessel operation restrictions and the enforcement designation to local authorities require going through the regulatory process to obtain Governor in Council approval. Confusion on some vessel operation restrictions prescribed under the VORR could lead to misinterpretation by waterway users and enforcement officers.

obtenir l'approbation du gouverneur en conseil. Cependant, TC engagerait, dès la publication du règlement proposé, un coût minime (4 304 \$) pour réémettre 28 certificats d'autorité de désignation en raison de la nouvelle approche proposée, ainsi que des coûts annuels minimes pour la mise à jour du TP 15587F et des communications plus fréquentes avec les parties prenantes.

Cadre d'étude

Les coûts et les avantages du règlement proposé ont été évalués conformément à la *Politique sur l'analyse coûts-avantages* du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT). Dans la mesure du possible, les répercussions sont quantifiées et monétisées, et seuls les coûts et les avantages directs pour les intervenants sont pris en compte dans l'analyse coûts-avantages.

Les avantages et les coûts associés au règlement proposé sont évalués en fonction de la comparaison du scénario de référence par rapport au scénario réglementaire. Le scénario de référence décrit ce qui risque de se produire à l'avenir si le gouvernement du Canada ne met pas en œuvre le règlement proposé. Le scénario réglementaire fournit de l'information sur les résultats prévus en raison du règlement proposé. De plus amples détails sur ces deux scénarios sont présentés ci-dessous.

Intervenants touchés

Le règlement proposé affecterait les administrations locales en accélérant les processus d'approbation des demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments et des demandes de désignation des agents de l'autorité chargés de l'application de la loi. Les communautés nautiques seraient également touchées, car le règlement proposé permettrait de traiter plus rapidement les questions environnementales et de sécurité propres aux voies navigables locales. De plus, le personnel du gouvernement du Canada réaliserait des économies de temps, car les nouvelles restrictions n'auraient plus besoin de passer par le processus réglementaire pour les demandes de restrictions visant l'utilisation des bâtiments et les désignations d'application de la loi.

Scénarios de référence et réglementaire

Selon le scénario de référence, les restrictions visant l'utilisation des bâtiments dans les eaux canadiennes sont prescrites dans huit annexes du RRVUB. Les administrations locales suivent le Guide pour demander des restrictions visant l'utilisation des bâtiments où les éléments du processus sont présentés dans le tableau 1. Transports Canada reçoit en moyenne trois demandes par année. De plus, l'approbation des restrictions visant l'utilisation des bâtiments ainsi que la désignation des agents de l'autorité chargés de l'application de la loi aux administrations locales exigent que le processus réglementaire soit mis en œuvre pour obtenir l'approbation du gouverneur en conseil. La confusion sur certaines restrictions visant

Under the regulatory scenario, schedules of the VORR would be repealed and integrated into a new TP 15587E, which would then be incorporated by reference into the proposed Regulations. Although not a regulatory amendment, the proposed changes to the Guide would not introduce changes to the process or to the essential elements described in Table 1. Transport Canada would revise the Guide by adding clarifications to existing elements of the application process in the form and manner specified by the Minister of Transport. The application processes of vessel operation restrictions, as well as enforcement designations for local authorities, would be streamlined, both of which would no longer go through the regulatory process. Transport Canada would be using authority under CSA 2001 as the mechanism to designate all enforcement officers, including existing ones. Transport Canada would also develop a supporting template and tools to facilitate local authorities to comply with the Guide. Even though the approval process would be faster, TC does not expect the number of yearly applications to increase as the process for preparation of vessel operation restriction applications by local authorities would remain the same. The proposed Regulations would also make a few administrative corrections, which would clarify requirements on restrictions.

Benefits and costs

Benefits

The proposed Regulations would benefit both local authorities and members of the local recreational boating community. The removal of the Governor in Council approval from the process for vessel operation restrictions on local waterways and enforcement designations would provide an efficient and agile mechanism to address navigational safety and environmental issues, as well as facilitate the deployment of enforcement resources in a timely manner to quickly implement actions to protect the environment and the safety of Canadians in those areas. The revised Guide, including its supporting tools, would help ensure that applications are developed in an efficient and consistent manner across Canada.

The administrative corrections would clarify requirements of restrictions applicable to waterway users and designated entities, and therefore would promote compliance and the effectiveness of enforcement.

l'utilisation des bâtiments prescrits en vertu du RRVUB pourrait donner lieu à une interprétation erronée de la part des usagers de la voie navigable et des agents de l'autorité.

Dans le scénario réglementaire, les annexes du RRVUB seraient abrogées et intégrées dans un nouveau TP 15587F, qui serait ensuite incorporé par renvoi dans le règlement proposé. Bien qu'il ne s'agisse pas d'une modification réglementaire, les modifications proposées au Guide n'apporteraient aucun changement au processus ni aux éléments essentiels décrits dans le tableau 1. Transports Canada réviserait le Guide en ajoutant des clarifications aux éléments existants du processus de demande selon les modalités fixées par le ministre des Transports. Les processus de demande des restrictions visant l'utilisation des bâtiments, ainsi que les désignations des agents de l'autorité chargés de l'application de la loi pour les administrations locales, seraient simplifiés, et les deux ne nécessiteraient plus de passer par le processus réglementaire. Transports Canada utiliserait l'autorité en vertu de la LMMC 2001 comme mécanisme permettant de désigner tous les agents de l'autorité chargés de l'application de la loi, y compris ceux en place. Transports Canada élaborerait également un modèle et des outils de soutien pour aider les administrations locales à se conformer au Guide. Même si le processus d'approbation serait plus rapide, TC ne s'attend pas à ce que le nombre de demandes annuelles augmente, étant donné que le processus de préparation des demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments par les administrations locales demeurerait le même. Le règlement proposé apporterait également quelques corrections administratives, ce qui clarifierait les exigences relatives aux restrictions.

Avantages et coûts

Avantages

Le règlement proposé profiterait à la fois aux administrations locales et aux membres de la communauté locale de la navigation de plaisance. Le retrait de l'approbation du gouverneur en conseil du processus pour les restrictions visant l'utilisation des bâtiments sur les voies navigables locales et les désignations d'agents de l'autorité chargés de l'application de la loi fournirait un mécanisme efficace et souple pour traiter des problèmes de sécurité de la navigation et d'environnement, et faciliterait le déploiement des ressources d'application de la loi de manière plus rapide afin de mettre en œuvre rapidement des mesures visant à protéger l'environnement et la sécurité des Canadiens dans ces zones. Le Guide révisé, y compris ses outils d'appui, permettrait d'assurer l'élaboration des demandes de façon efficiente et uniforme à l'échelle du Canada.

Les corrections administratives clarifieraient les exigences relatives aux restrictions applicables aux usagers de la voie navigable et aux entités désignées, et favoriseraient par conséquent la conformité et l'efficacité de l'application de la loi.

Moreover, the removal of the regulatory process would allow personnel within the Government of Canada to save time on developing regulatory proposals associated with the restriction applications and enforcement designation requests.²

Costs

The revised Guide would provide comprehensive details to facilitate local authorities' preparation of applications for vessel operation restrictions; however, the proposed Regulations would not introduce any new requirements to establish new restrictions. The revised Guide would clarify the essential elements and would not add any new elements or steps (see Table 1). In addition, the proposed amendment to the application process for enforcement designation would not affect local authorities as only the designation mechanism would change. Therefore, it is expected that, overall, the proposed Regulations would not impose costs on impacted stakeholders.

As mentioned before, the proposed Regulations would not change the process to develop new restrictions, and it is expected that the TC internal approval process would remain the same, and therefore, no additional cost is expected. The use of the new enforcement designation mechanism under section 135 of the CSA 2001 and the repeal of section 16 of the VORR would require TC to reissue 28 existing designation authority certificates. It is expected to take a total effort of about two hours by various levels of TC personnel per certificate reissuance, which would include the preparation, review, approval and issuance of each certificate. The estimated cost for TC would be approximately \$4,304 in 2025.³ Transport Canada would redesignate enforcement officers listed under section 16 of the VORR upon final publication of the Regulations.⁴

Transport Canada would also incur costs for developing a new TP 15587E to integrate existing schedules under the VORR, as well as updates to the Guide, including associated supporting templates and tools, and for the development of a web page dedicated to VORR. As per TBS's [Policy](#)

De plus, la suppression du processus réglementaire permettrait au personnel du gouvernement du Canada d'économiser du temps sur l'élaboration de propositions réglementaires associées aux demandes de restriction et aux demandes de désignation d'application de la loi².

Coûts

Le Guide révisé fournirait des détails complets pour faciliter la préparation par les administrations locales des demandes de restrictions visant l'utilisation des bâtiments; cependant, le règlement proposé n'introduirait aucune nouvelle exigence visant à établir de nouvelles restrictions. Le Guide révisé ne ferait que clarifier les éléments essentiels et n'ajouterait aucun nouvel élément ou aucune nouvelle étape (voir le tableau 1). En outre, la modification proposée au processus de demande de désignation des agents de l'autorité chargés de l'application de la loi n'affecterait pas les administrations locales, puisque seul le mécanisme de désignation serait modifié. Par conséquent, on s'attend à ce que, dans l'ensemble, le règlement proposé n'impose pas de coûts aux intervenants touchés.

Comme nous l'avons déjà mentionné, le règlement proposé ne modifierait pas le processus d'élaboration de nouvelles restrictions, et on s'attend à ce que le processus d'approbation interne de TC reste le même et qu'aucun coût supplémentaire ne soit prévu. L'utilisation du nouveau mécanisme de désignation d'agents de l'autorité chargés de l'application de la loi sous l'article 135 de la LMMC 2001 et l'abrogation de l'article 16 du RRVUB nécessiterait que TC délivre à nouveau 28 certificats d'autorité de désignation existants. On s'attend à ce qu'il faille en moyenne deux heures d'effort total de la part de divers niveaux de personnel de TC par nouvelle émission de certificat, ce qui comprend la préparation, l'examen, l'approbation et la délivrance de chaque certificat. Le coût estimatif pour TC serait d'environ 4 304 \$ en 2025³. Transports Canada désignerait de nouveau les agents de l'autorité chargés de l'application de la loi énumérés à l'article 16 du RRVUB⁴.

Transports Canada assumerait également les coûts de l'élaboration d'un nouveau TP 15587F pour intégrer les annexes existantes dans le RRVUB, ainsi que des mises à jour du Guide, y compris le modèle de demande et les outils connexes, et pour l'élaboration d'une page Web

² These resources would be reallocated on other government initiatives.

³ The year 2025 is when the Regulations are expected to be registered. The process of certificate reissuance is accomplished by various levels of TC personnel. Individual personnel's time required varies between 5 to 30 minutes, depending on their responsibility. By using a weighted average hourly wage of \$76.86 (including a 30% overhead), each certificate reissuance is estimated to cost around \$154.

⁴ For the purpose of the analysis, cost to TC associated with the redesignate of enforcement officers would occur within the analytical time frame. In reality, the reissuance of certificates would be done in advance of the final publication of the Regulations, to ensure continuity on the day of coming into force.

² Ces ressources seraient réaffectées à d'autres initiatives gouvernementales.

³ L'année 2025 est celle où le Règlement devrait être enregistré. Le processus de remise des certificats est effectué par divers niveaux de personnel TC. Le temps requis par le personnel varie de 5 à 30 minutes, selon sa responsabilité. En utilisant un salaire horaire moyen pondéré de 76,86 \$ (y compris un total de 30 %), chaque nouvelle émission de certificat coûte environ 154 \$.

⁴ Aux fins de l'analyse, les coûts pour TC associés à la nouvelle désignation des agents de l'autorité chargés de l'application de la loi seraient survenus au cours de la période d'analyse. En réalité, la réémission des certificats se ferait avant la publication finale du Règlement, afin d'assurer la continuité le jour de son entrée en vigueur.

on [Cost-Benefit Analysis](#), such costs are not included in this analysis, as they would occur before the proposed Regulations are registered. However, upon final publication of the proposed Regulations, TC would communicate, through an announcement by the Minister of Transport and a news release, the changes to the VORR. It is also expected that TC would have to update the TP 15587E and to communicate more frequently with local authorities and the boating community, through existing communication channels and by updating the TC website, to inform of any updates. These additional annual costs to TC are expected to be minimal.

In addition, at some point in the future (after registration of the proposed Regulations), the Guide may add new elements pertaining to what would need to be provided and reviewed for the vessel operation restriction application process, which could be perceived as introducing incremental impacts on both local authorities and TC. However, given that (1) any such additions could already be introduced to the Guide under the baseline scenario, and (2) no such changes are being put forward at this time, there would be no incremental costs attributed to the proposed Regulations.

Finally, the proposed Regulations aim to reduce the time required to implement vessel operation restrictions on local waterways. It is therefore expected that some affected stakeholders (i.e. boaters/owners) would have to adapt faster to the new restrictions being introduced.

Small business lens

Analysis under the small business lens concluded that the proposed Regulations will not impact Canadian small businesses. By removing the Governor in Council from the process for enacting new or amended vessel operation restrictions on local water bodies, the proposed Regulations would reduce the time required to implement vessel operation restrictions on local waterways. It is acknowledged that small businesses may be impacted in the future if new vessel operation restrictions are added to the TP 15587E (which would replace schedules of the VORR and be incorporated by reference into the proposed amendments), as restrictions that limit activities in waterways could affect small businesses connected directly or indirectly to those waterways. In such cases, small businesses would have to adapt faster to the new restrictions being introduced.

consacrée au RRVUB. Toutefois, selon la [Politique sur l'analyse coûts-avantages](#) du SCT, ces coûts ne sont pas inclus dans la présente analyse, car ils surviendraient avant l'enregistrement du règlement proposé. Cependant, dès la publication finale du règlement proposé, TC communiquerait, par le biais d'une annonce du ministre des Transports et d'un communiqué de presse, les changements au RRVUB. Il est également prévu que TC doive mettre à jour le TP 15587F et communiquer plus fréquemment avec les administrations locales et la communauté nautique, via les canaux de communication existants et en mettant à jour le site Web de TC, pour les informer de toute mise à jour. Ces coûts annuels supplémentaires pour TC devraient être minimales.

De plus, à un moment donné dans le futur (après l'enregistrement du projet de règlement), le Guide pourrait ajouter de nouveaux éléments concernant ce qui devrait être fourni et examiné pour le processus de demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments, ce qui pourrait être perçu comme l'introduction d'impacts supplémentaires sur les administrations locales et TC. Cependant, étant donné que (1) de tels ajouts pourraient déjà être introduits au Guide dans le scénario de référence, et (2) qu'aucun changement de ce type n'est actuellement proposé, aucun coût supplémentaire ne serait attribué au règlement proposé.

Enfin, le règlement proposé vise à réduire le temps nécessaire à la mise en œuvre des restrictions visant l'utilisation des bâtiments sur les voies navigables locales. Il est donc attendu que certaines parties prenantes concernées (c'est-à-dire les plaisanciers/propriétaires) doivent s'adapter plus rapidement aux nouvelles restrictions introduites.

Lentille des petites entreprises

L'analyse effectuée selon la lentille des petites entreprises a conclu que le règlement proposé n'aurait aucune incidence sur les petites entreprises canadiennes. En retirant le gouverneur en conseil du processus pour promulguer des restrictions nouvelles ou modifiées visant l'utilisation des bâtiments sur les plans d'eau locaux, le règlement proposé réduira le temps nécessaire à la mise en œuvre des restrictions visant l'utilisation des bâtiments sur les voies navigables locales. Il est reconnu que les petites entreprises pourraient être touchées à l'avenir si de nouvelles restrictions visant l'utilisation des bâtiments sont ajoutées au TP 15587F (qui remplaceraient les annexes du RRVUB et seraient incorporées par renvoi dans les modifications proposées), car des restrictions qui limitent les activités des voies navigables pourraient affecter les petites entreprises reliées directement ou indirectement à ces cours d'eau. Dans de tels cas, les petites entreprises devraient s'adapter plus rapidement aux nouvelles restrictions introduites.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply as the proposed Regulations would not result in any impacts on business.

Regulatory cooperation and alignment

The amendments are not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum. In addition, the proposed Regulations fall directly under the legislative powers of the federal government over navigation and shipping, and there are no discrepancies with other jurisdictions' regulations.

Strategic environmental assessment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals* and the TC Policy Statement on Strategic Environmental Assessment (2013), the strategic environmental assessment (SEA) process was followed for these amendments and a sustainable transportation assessment was completed. In general, no important environmental effects are anticipated as a result of these changes. The proposed amendments include measures to significantly decrease the delays required to introduce new restrictions to the VORR. These measures may result in some environmental benefits, as critical issues on bodies of water would be addressed in a timelier matter. The SEA also considered potential effects to the environmental goals and targets of the Federal Sustainable Development Strategy. As important environmental effects are not anticipated, a detailed SEA is not recommended.

Gender-based analysis plus

In general, recreational boaters and boat owners are equally represented among the various demographic groups identified under the gender-based analysis lens. An increase in recreational boating participation by millennials has been identified in recent years (Boating Statistics in 2023, United States, Quicknav) bringing the number of participants closer to the older demographics. This contrasts with the general understanding that power-driven boat ownership is expensive and is usually only possible for older adults with more disposable income. Data on children's participation in recreational boating was not available through TC's research. However, available statistics obtained through demographic surveys indicate that the majority of adult boating participants have children in their households, which can be assumed to translate to some degree of participation by those under 18 years of age. Data is missing in terms of individuals living or participating in activities along the

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car le règlement proposé n'aurait aucune incidence sur les entreprises.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Les modifications ne sont pas liées à un plan de travail ou à un engagement dans le cadre d'un forum officiel de coopération en matière de réglementation. De plus, le règlement proposé relève directement des pouvoirs législatifs du gouvernement fédéral en matière de navigation et de transport maritime, et il n'y a pas de divergence avec les règlements d'autres administrations.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* et à l'énoncé de politique de TC sur l'évaluation environnementale stratégique (2013), le processus d'évaluation environnementale stratégique (EES) a été suivi durant l'élaboration de ces modifications et une évaluation des transports durables a été effectuée. Aucune répercussion environnementale importante n'est prévue à la suite de cette proposition. Les modifications proposées comprennent des mesures visant à réduire de façon significative les retards requis pour introduire de nouvelles restrictions au RRVUB. Ces mesures peuvent avoir des effets bénéfiques sur l'environnement, car les questions critiques sur les plans d'eau seraient traitées en temps opportun. L'évaluation a tenu compte des effets potentiels sur les cibles et les objectifs environnementaux de la Stratégie fédérale de développement durable. Comme on ne prévoit pas d'effets environnementaux importants, il n'est pas recommandé d'établir une EES détaillée.

Analyse comparative entre les sexes plus

En général, les plaisanciers et les propriétaires de bateaux sont également représentés parmi les divers groupes démographiques identifiés dans le cadre de l'analyse comparative entre les sexes. Une augmentation de la participation des enfants du millénaire à la navigation de plaisance a été constatée ces dernières années (Statistiques sur la navigation en 2023, États-Unis, Quicknav) rapprochant le nombre de participants à la démographie plus âgée. Cela contraste avec l'idée générale que la possession d'un bâtiment à propulsion mécanique est coûteuse et qu'elle n'est généralement possible que pour les personnes plus âgées ayant un revenu disponible plus élevé. Les recherches menées par TC n'ont pas permis de trouver des données sur la participation des enfants à la navigation de plaisance. Toutefois, les statistiques disponibles obtenues par le biais de sondages démographiques indiquent que la majorité des participants adultes à la navigation de plaisance ont des enfants dans leur foyer, ce qui peut se

shoreline of waterways, which are frequently used for recreational boating.

When restrictions are put in place, they have an impact on all recreational boaters and waterway users. However, based on the type of restriction being imposed and activities in which the various groups participate, a specific type of restriction can translate into either negative impacts or benefits for specific demographic groups. Vessel operation restrictions usually result in a loss of leisure opportunity for recreational boaters on some or all sections of waterways, particularly when restrictions have an impact on motorized boats and recreational activities (e.g. waterskiing and wake surfing). For example, there could be negative impacts specific to younger individuals who are highly involved in recreational activities such as wake surfing. In addition, negative impacts may also take place through the streamlined implementation process of vessel operation restrictions as particular groups identified as boat owners/users would have to adapt faster to the new restrictions being introduced. Conversely, these same restrictions can have benefits for human-powered pleasure craft (e.g. kayaks and canoes) and swimmers, as the waterways become safer for those practising these types of activities.

It is important to note that while the proposed Regulations would streamline the process for introducing new vessel operation restrictions, they do not include any new restrictions.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

The proposed Regulations would come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II. Once the proposed Regulations come into force, existing restrictions on local water bodies would be available in the new TP 15587E, *Schedules of the Vessel Operation Restriction Regulations*. New restrictions requested by local authorities would be added to TP 15587E on a regular schedule each year and/or as necessary, subject to the approval of the Minister of Transport.

Matters pertaining to navigation and shipping fall under the jurisdiction of the federal government, and the spirit behind the VORR is one of partnership between federal, provincial, and local governments. Following the approval of the proposed Regulations through publication in the *Canada Gazette*, Part II, TC would hold a national announcement on the changes to the VORR and would publish a web page dedicated to the VORR. A robust

traduire, dans une certaine mesure, par la participation des personnes de moins de 18 ans. Il manque des données sur les personnes qui vivent ou qui participent à des activités le long du littoral des voies navigables, qui sont fréquemment utilisées pour la navigation de plaisance.

Lorsque des restrictions sont mises en place, elles ont une incidence sur tous les plaisanciers et les usagers de la voie navigable. Toutefois, selon le type de restriction imposée et les activités auxquelles participent les divers groupes, un type particulier de restriction peut se traduire par des effets négatifs ou des avantages pour des groupes démographiques particuliers. Les restrictions d'utilisation des bâtiments entraînent habituellement une perte de possibilités de loisirs pour les plaisanciers sur certaines sections ou la totalité d'une voie navigable, particulièrement lorsque les restrictions ont une incidence sur les bateaux motorisés et les activités récréatives (par exemple ski nautique et surf de sillage). Par exemple, il pourrait y avoir des impacts négatifs spécifiques pour les jeunes qui pratiquent régulièrement des activités récréatives comme le surf de sillage. En outre, des répercussions négatives pourraient aussi se produire par le biais du processus de mise en œuvre rationalisé des restrictions visant l'utilisation des bâtiments puisque des groupes particuliers identifiés comme propriétaires/utilisateurs de bateaux devraient s'adapter plus rapidement aux nouvelles restrictions en vigueur. À l'inverse, ces mêmes restrictions peuvent avoir des avantages pour les embarcations de plaisance à propulsion humaine (par exemple kayaks et canots) et les baigneurs, car les voies navigables deviennent plus sûres pour ceux qui pratiquent ce genre d'activités.

Il est important de noter que, même si le règlement proposé simplifierait le processus d'introduction de nouvelles restrictions visant l'utilisation des bâtiments, il n'inclut aucune nouvelle restriction.

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

Le règlement proposé entrera en vigueur le jour de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Une fois que le règlement proposé entrera en vigueur, les restrictions existantes sur les plans d'eau locaux seront alors disponibles dans le nouveau TP 15587F, *Annexes du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*. Les nouvelles restrictions demandées par les administrations locales seraient ajoutées au TP 15587F selon un calendrier régulier chaque année et/ou au besoin, sous réserve de l'approbation du ministre des Transports.

Les questions relatives à la navigation et au transport maritime relèvent du gouvernement fédéral, et l'intention derrière le RRVUB est celle d'un partenariat entre les gouvernements fédéral, provinciaux et locaux. Après l'approbation du règlement proposé par voie de publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, TC tiendra une annonce nationale sur les modifications apportées au RRVUB et publiera une page Web consacrée au RRVUB.

communications strategy, including a news release on the modernized VORR, would take place alongside a targeted social media campaign (e.g. on Instagram). The target audience for receiving notice of the changes to the VORR and the revised vessel operation restriction application process would be local authorities, waterway users, and other impacted stakeholders. In addition, TC's regular means of communication to marine stakeholders, such as the use of TC's stakeholder distribution lists and ongoing collaboration with key partners, would be used to widely inform local authorities and the boating community of the updates. Transport Canada's website would provide detailed information on the VORR (i.e. the purpose of the VORR, the application process, contact information for regional offices, and links to the TP 15587E).

The proposed Regulations are not expected to have an impact on the effectiveness of new or amended vessel operation restrictions. Local authorities would continue to follow the same process specified by the Minister of Transport and would need to provide the same information outlined in the Guide, using the new application template when they apply for new vessel operation restrictions. Completed applications would be submitted directly to TC's regional Office of Boating Safety (OBS) for review. Regional OBS officers are responsible for ensuring that all proposed restrictions are justified, confirming that alternative measures have proven unsuccessful, and confirming that consultations with impacted waterway users and stakeholders have taken place. Transport Canada officials can also request supporting documentation for review if they have additional questions.

Upon receipt of a vessel operation restriction application from a local authority, regional OBS officers would have 30 days to analyze the application and make a recommendation to OBS Headquarters (OBS HQ) in TC. Upon receipt of a vessel operation restriction application from regional OBS, OBS HQ would have 30 days to analyze the request. If the information is complete and all criteria are met, OBS officials would provide a recommendation to the Minister of Transport for decision. The TP 15587E, *Schedules of the Vessel Operation Restriction Regulations* would be amended within 15 days after the Minister of Transport approves. If the application is deemed incomplete at any stage of the review process, it would be returned to the local authorities with specific instructions on areas requiring additional work within the service standards described above. Regional OBS officials would work closely with the local authorities to support the completion of the application. The service standard for subsequent reviews of an application by regional OBS officers and OBS HQ, respectively, would be 15 days per review.

Une stratégie de communication robuste, comprenant un communiqué de presse sur le RRVUB modernisé, serait mise en place, parallèlement à une campagne ciblée de médias sociaux (par exemple sur Instagram). Le public cible pour recevoir l'avis des changements apportés au RRVUB et au processus révisé de demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments serait les administrations locales, les utilisateurs des voies navigables et d'autres intervenants touchés. De plus, les moyens de communication habituels de TC avec les intervenants maritimes, tels que l'utilisation des listes de distribution des intervenants de TC et la collaboration continue avec les principaux partenaires, seraient utilisés pour informer largement les administrations locales et la communauté nautique des mises à jour. Le site Web de TC fournirait des renseignements détaillés sur le RRVUB (c'est-à-dire l'objet du RRVUB, le processus de demande, les coordonnées des bureaux régionaux et les liens avec le TP 15587F).

Le règlement proposé ne devrait pas avoir d'incidence sur l'efficacité de nouvelles restrictions visant l'utilisation des bâtiments ou sur les restrictions modifiées. Les administrations locales continueraient de suivre le même processus spécifié par le ministre des Transports et devront fournir les mêmes renseignements que ceux décrits dans le Guide, en utilisant le nouveau modèle de demande pour faire une nouvelle demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments. La demande dûment remplie serait présentée directement au Bureau de la sécurité nautique (BSN) régional de TC aux fins d'examen. Il incombe aux agents du BSN régional de veiller à ce que toutes les restrictions proposées soient justifiées, de confirmer que les mesures alternatives se sont avérées infructueuses et de confirmer que des consultations avec les utilisateurs et les intervenants de la voie navigable touchés ont eu lieu. Les responsables de TC peuvent également demander des documents à l'appui pour examen s'ils ont des questions supplémentaires.

À la réception d'une demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments par une administration locale, les agents régionaux du BSN disposeraient de 30 jours pour analyser la demande et faire une recommandation à l'administration centrale du BSN (AC BSN) de TC. À la réception d'une demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments de la part du BSN régional, l'AC BSN disposerait de 30 jours pour analyser la demande. Si l'information est complète et que tous les critères sont respectés, les responsables du BSN formuleraient une recommandation au ministre des Transports aux fins de décision. Le TP 15587F, *Annexes du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* serait modifié dans les 15 jours suivant l'approbation du ministre de Transport. Si la demande est jugée incomplète à un stade quelconque du processus d'examen, elle sera retournée aux administrations locales avec des instructions précises sur les éléments nécessitant un travail supplémentaire dans le cadre des normes de service décrites ci-dessus. Les responsables régionaux du BSN travailleraient en étroite collaboration avec les administrations locales afin de les aider à remplir

The procedure to inform local authorities of the approval of their restriction application would not change. TC would prepare and send a letter to the local authority's representative informing them of the approval and would include a link to the amended TP 15587E for their reference. In addition, the letter would remind the local authorities of their responsibilities in managing their restriction such as

- informing the public and waterway users of the restrictions now in place;
- creating, installing and maintaining signage, including bearing all associated costs; and
- ensuring enforcement resources are in place to verify compliance on the waterway.

Any serious disputes (e.g. a situation where a local authority disagrees with TC officials' position in relation to the readiness of the application and/or TC's instructions regarding additional information required to finalize an application) could be brought to the attention of the Minister of Transport, who has decision-making authority on the approval of restrictions. However, such a situation has not occurred to this point as TC works through any potential issues with local authorities as they complete their applications, including confirming that the proposed restrictions are required and in line with the solutions that have been identified to address the waterway issues.

In terms of submitting requests for corrections to an existing restriction (i.e. an administrative correction such as modifying erroneous geographic coordinates or updating a water body name that has changed), the process would remain the same. Any individual who notices an error in the restrictions would have to advise the respective local authority who would confirm the error and submit the recommended changes to TC. Following a review by TC and approval by the Minister of Transport, the correction would be made to the TP 15587E and stakeholders would be informed of the change. Any changes to the existing restriction that would be considered of substance, such as changing the agreed upon speed limit, would require a new complete application from the local authority as per the process outlined in the Guide. It should be noted that TC officials are developing a strategy to review all existing VORR restrictions, in collaboration with local authorities, in order to ensure the accuracy of the current restrictions.

la demande. Les normes de service pour l'examen ultérieur d'une demande par les agents régionaux du BSN et de l'AC BSN, respectivement, seraient de 15 jours par révision.

La procédure visant à informer les administrations locales de l'approbation de leur demande de restriction ne changerait pas. Transports Canada préparerait et enverrait une lettre au représentant de l'administration locale les informant de l'approbation et inclurait un lien vers le TP 15587F modifié pour référence. En outre, la lettre rappellerait aux administrations locales leurs responsabilités dans la gestion de leurs restrictions, notamment :

- informer le public et les usagers de la voie navigable des restrictions en vigueur;
- créer, installer et entretenir les panneaux, et assumer tous les coûts connexes;
- veiller à ce que des ressources soient mises en place pour vérifier la conformité sur la voie navigable.

Tout différend grave (c'est-à-dire une situation dans laquelle une administration locale n'est pas d'accord avec la position des responsables de TC concernant l'état de préparation de la demande et/ou les instructions de TC concernant les informations supplémentaires requises pour finaliser une demande) pourrait être porté à l'attention du ministre des Transports, qui a le pouvoir de prendre des décisions sur l'approbation des restrictions. Toutefois, une telle situation ne s'est pas produite jusqu'à présent, car TC travaille sur tous les problèmes potentiels avec les administrations locales au fur et à mesure qu'elles finalisent leur demande, notamment en confirmant que les restrictions proposées sont nécessaires et conformes aux solutions qui ont été cernées pour répondre aux problèmes des voies navigables.

En ce qui concerne la présentation de demandes de correction à une restriction existante (c'est-à-dire une correction administrative comme la modification de coordonnées géographiques erronées ou la mise à jour d'un nom de plan d'eau qui a changé), le processus demeurerait le même. Toute personne qui remarque une erreur dans les restrictions devrait aviser l'administration locale respective qui confirmerait l'erreur et soumettrait les modifications recommandées à TC. Après examen par TC et l'approbation du ministre des Transports, le changement serait apporté au TP 15587F et les intervenants seraient informés du changement. Toute modification à la restriction existante qui serait considérée comme substantielle, comme la modification de la limite de vitesse convenue, nécessiterait une nouvelle demande complète de l'administration locale selon le processus décrit dans le Guide. Il convient de noter que les responsables de TC travaillent à l'élaboration d'une stratégie pour examiner toutes les restrictions du RRVUB existantes, en collaboration avec les administrations locales, afin d'assurer l'exactitude des restrictions actuelles.

It is understood that restrictions are solutions to identified issues on local waterways by local authorities, in collaboration with their citizens. There could be instances where the circumstances that brought upon the issue have changed over time or that the chosen solution is found to be ineffective. Local waterway users or local authorities themselves may initiate discussions on the restrictions, their efficacy, or the need for a different approach. In accordance with the Guide, any proposed changes to the restrictions would require a new complete application from the local authority.

In terms of evaluating the new proposed approach, TC would develop an evaluation strategy that would focus on the time taken by TC to review applications at each level as per established service standards, the number of restrictions received before the application deadline and implemented prior to the next boating season as per the overall goal of VORR modernization, and the number of applications received with minimal requirements for additional information other than administrative details. In addition, as part of their application for a vessel operation restriction, local authorities would continue to be required to provide a procedure for evaluating the effectiveness of the restriction one year after implementation. The results of this evaluation would be provided to TC for future analysis.

Regarding the change in mechanism for the enforcement officer designation, TC would redesignate enforcement officers listed under section 16 of the VORR in advance of the publication of the proposed Regulations to ensure continuity on the day of coming into force. All impacted enforcement agencies would be informed of the change and provided with a new designation certificate under subsection 135(1.1) of the CSA 2001.

In the future, any amendments to the TP 15587E, *Schedules of the Vessel Operation Restriction Regulations* would be communicated to stakeholders through email notifications from TC's stakeholder distribution lists. The email would include a detailed list of all relevant changes and a link to the TP 15587E, which would be publicly available in both official languages at no cost on TC's website in an accessible format. Additionally, the TC website would include a new heading with the date and details of each amendment in both official languages so that users are aware of any changes since the last time they may have visited the website. All changes would be appropriately reviewed and validated by TC officials to ensure that they remain consistent with the CSA 2001 and its regulations.

The *Contraventions Regulations*, made pursuant to the *Contraventions Act*, set out prescribed fine amounts for

Il est entendu que les restrictions sont des solutions aux problèmes soulevés au sujet des voies navigables locales par les administrations locales, en collaboration avec leurs citoyens. Il pourrait y avoir des cas où les circonstances qui étaient à l'origine du problème ont changé au fil du temps ou que la solution choisie est jugée inefficace. Les utilisateurs locaux de la voie navigable ou les administrations locales elles-mêmes peuvent entamer des discussions sur les restrictions, leur efficacité ou la nécessité d'une approche différente. Conformément au Guide, toute modification à une restriction nécessiterait une nouvelle demande complète de l'administration locale.

En ce qui concerne l'évaluation de la nouvelle approche proposée, TC élaborerait une stratégie d'évaluation qui mettrait l'accent sur le temps nécessaire à TC pour examiner les demandes à chaque niveau conformément aux normes de service établies, le nombre de restrictions reçues avant la date limite de présentation des demandes et mises en œuvre avant la prochaine saison de navigation, conformément à l'objectif global de modernisation du RRVUB, et le nombre de demandes reçues avec des exigences minimales pour obtenir des renseignements supplémentaires autres que des détails administratifs. En outre, dans le cadre de leur demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments, les administrations locales continueraient d'être tenues de fournir une procédure d'évaluation de l'efficacité de la restriction un an après sa mise en œuvre. Les résultats de cette évaluation seraient communiqués à TC aux fins d'analyse future.

En ce qui concerne la modification du mécanisme de désignation des agents de l'autorité chargés de l'application de la loi, TC désignerait de nouveau les agents de l'autorité énumérés à l'article 16 du RRVUB avant la publication du règlement proposé afin d'assurer la continuité le jour de l'entrée en vigueur. Tous les organismes d'application de la loi touchés seraient informés de la modification et recevraient un nouveau certificat de désignation en vertu du paragraphe 135(1.1) de la LMMC 2001.

À l'avenir, toute modification au TP 15587F, *Annexes du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* sera communiquée aux intervenants par courriel à partir des listes de distribution des intervenants de TC. Le courriel comprendrait une liste détaillée de tous les changements pertinents et un lien vers le TP 15587F, qui serait accessible au public dans les deux langues officielles sans frais sur le site Web de TC dans un format accessible. De plus, le site Web de TC inclurait une nouvelle rubrique comprenant la date et les détails de chaque modification dans les deux langues officielles afin que les utilisateurs soient au courant de tout changement depuis la dernière fois qu'ils ont consulté le site Web. Tous les changements seraient examinés et validés de manière appropriée par les responsables de TC afin de garantir qu'ils restent conformes à la LMMC 2001 et à ses règlements.

Le *Règlement sur les contraventions*, pris en vertu de la *Loi sur les contraventions*, établit les montants des

contraventions of designated provisions within regulations, including the regulations made under the CSA 2001. A schedule to the *Contraventions Regulations* sets out specific contravention amounts for non-compliance with VORR restrictions up to a maximum of \$500 for violations. In addition to ticketing under the *Contraventions Act*, enforcement of the VORR may be carried out by way of summary conviction, pursuant to the CSA 2001, and will remain so following the proposed modernization.

Contact

Manager
Legislative, Regulatory and International Affairs
Marine Safety and Security
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Email: MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca

amendes prescrits pour les contraventions des dispositions désignées dans les règlements, y compris les règlements pris en vertu de la LMMC 2001. Une annexe du *Règlement sur les contraventions* précise les montants des contraventions pour non-conformité aux restrictions du RRVUB, jusqu'à concurrence de 500 \$ pour les infractions. En plus d'une contravention en vertu de la *Loi sur les contraventions*, l'application du RRVUB peut être effectuée par voie de déclaration sommaire de culpabilité, conformément à la LMMC 2001, et le demeurera après la modernisation proposée.

Personne-ressource

Gestionnaire
Affaires législatives, réglementaires et internationales
Sécurité et sûreté maritime
Transports Canada
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Courriel : MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations* under subsection 136(1)^a of the *Canada Shipping Act, 2001*^b.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 75 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, mail or any other means, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Manager, Legislative, Regulatory and International Affairs, Marine Safety and Security, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (email: MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca).

Ottawa, September 11, 2024

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 136(1)^a de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^b, 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 soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, par la poste ou par tout autre moyen, ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout au gestionnaire, Affaires législatives, réglementaires et internationales, Sécurité et sûreté maritimes, ministère des Transports, Place de Ville, tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (courriel : MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca).

Ottawa, le 11 septembre 2024

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

^a S.C. 2005, c. 29, s. 18

^b S.C. 2001, c. 26

^a L.C. 2005, ch. 29, art. 18

^b L.C. 2001, ch. 26

Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations

Amendments

1 (1) The definition *provincial authority* in section 1 of the *Vessel Operation Restriction Regulations*¹ is repealed.

(2) The definition *power-driven* in section 1 of the Regulations is replaced by the following:

power-driven, in respect of a vessel, means that the vessel is propelled by a mode of propulsion provided by a main propelling machinery that is an internal combustion engine or a steam engine. (*propulsion mécanique*)

(3) Section 1 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

TP 15587 means TP 15587E, *Schedules of the Vessel Operation Restriction Regulations*, published by the Department of Transport, as amended from time to time. (TP 15587)

2 (1) Subsections 2(1) to (6.1) of the Regulations are replaced by the following:

2 (1) A person must not operate a vessel in the waters described in Schedule 1 in TP 15587, except as indicated in that Schedule.

(2) A person must not operate a vessel driven by electrical propulsion or a power-driven vessel in the waters described in Schedule 2 in TP 15587, except as indicated in that Schedule.

(3) A person must not operate a vessel driven by electrical propulsion that has an aggregate maximum power greater than 7.5 kW or a power-driven vessel in the waters described in Schedule 3 in TP 15587, except as indicated in that Schedule.

(4) If a vessel driven by electrical propulsion or a power-driven vessel has an engine power greater than the maximum engine power set out in column 4 of Schedule 4 in TP 15587, a person must not operate that vessel in the waters described in columns 1 to 3 of that Schedule, except as indicated in that Schedule.

(5) A person must not operate a vessel driven by electrical propulsion or a power-driven vessel in the waters described in columns 1 to 3 of Schedule 5 in TP 15587 at a

Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments

Modifications

1 (1) La définition de *autorité provinciale*, à l'article 1 du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*¹, est abrogée.

(2) La définition de *power driven*, à l'article 1 de la version anglaise du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

power-driven, in respect of a vessel, means that the vessel is propelled by a mode of propulsion provided by a main propelling machinery that is an internal combustion engine or a steam engine. (*propulsion mécanique*)

(3) L'article 1 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

TP 15587 Le document TP 15587F intitulé *Annexes du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, publié par le ministère des Transports, avec ses modifications successives. (TP 15587)

2 (1) Les paragraphes 2(1) à (6.1) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

2 (1) Il est interdit, dans les eaux indiquées à l'annexe 1 du TP 15587, sauf en conformité avec celle-ci, d'utiliser un bâtiment.

(2) Il est interdit, dans les eaux indiquées à l'annexe 2 du TP 15587, sauf en conformité avec celle-ci, d'utiliser un bâtiment à propulsion électrique ou à propulsion mécanique.

(3) Il est interdit, dans les eaux indiquées à l'annexe 3 du TP 15587, sauf en conformité avec celle-ci, d'utiliser un bâtiment à propulsion électrique dont la puissance maximale cumulée est supérieure à 7,5 kW ou un bâtiment à propulsion mécanique.

(4) Il est interdit, dans les eaux indiquées aux colonnes 1 à 3 de l'annexe 4 du TP 15587, sauf en conformité avec celle-ci, d'utiliser un bâtiment à propulsion électrique ou à propulsion mécanique dont la puissance motrice est supérieure à la puissance motrice maximale mentionnée à la colonne 4 de cette annexe.

(5) Il est interdit, dans les eaux indiquées aux colonnes 1 à 3 de l'annexe 5 du TP 15587, sauf en conformité avec celle-ci, d'utiliser un bâtiment à propulsion électrique ou à

¹ SOR/2008-120

¹ DORS/2008-120

speed in excess of the maximum speed set out in column 4 of that Schedule, except as indicated in that Schedule.

(6) A person must not operate a vessel driven by electrical propulsion or a power-driven vessel in the waters described in Schedule 6 in TP 15587 for the purpose of towing a person on water skis or on any other sporting or recreational equipment, except during any permitted hours set out in that Schedule.

(6.1) A person must not operate a vessel driven by electrical propulsion or a power-driven vessel in the waters described in Schedule 7 in TP 15587 for the purpose of allowing a person to wake surf, except during any permitted hours set out in that Schedule.

(2) The portion of subsection 2(7) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(7) A person must not operate a vessel driven by electrical propulsion or a power-driven vessel at a speed in excess of 10 km/h within 30 m of the shore in the following waters:

(3) Paragraph 2(7)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) the rivers and lakes in Nova Scotia; or

(4) The portion of paragraph 2(8)(b) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(b) in respect of a vessel that is operated

(5) Subparagraph 2(8)(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) in any waters described in Schedule 5 in TP 15587.

3 Section 4 of the Regulations is replaced by the following:

4 If a local authority seeks, in respect of certain waters, the imposition of a restriction that is of the same nature as a restriction imposed by any of subsections 2(1) to (7) and 11(2), the local authority must undertake public consultations with parties that would be affected by the proposed restriction and submit an application in the form and manner specified by the Minister.

4 (1) Subsection 6(1) of the Regulations is replaced by the following:

6 (1) The Minister may authorize in writing any person or class of persons to place a sign in an area for the purpose of indicating that a restriction in respect of waters described in one of the schedules in TP 15587 has been imposed by any of subsections 2(1) to (6.1) and 11(2).

propulsion mécanique à une vitesse supérieure à la vitesse maximale mentionnée à la colonne 4 de cette annexe.

(6) Il est interdit, dans les eaux indiquées à l'annexe 6 du TP 15587, sauf aux heures autorisées qui y sont précisées, d'utiliser un bâtiment à propulsion électrique ou à propulsion mécanique pour tirer une personne sur des skis nautiques ou tout autre équipement sportif ou récréatif.

(6.1) Il est interdit, dans les eaux indiquées à l'annexe 7 du TP 15587, sauf aux heures autorisées qui y sont précisées, d'utiliser un bâtiment à propulsion électrique ou à propulsion mécanique dans le but de permettre à une personne de faire du surf sur le sillage de ce bâtiment.

(2) Le passage du paragraphe 2(7) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(7) Il est interdit, dans les eaux ci-après, d'utiliser à une vitesse supérieure à 10 km/h un bâtiment à propulsion électrique ou à propulsion mécanique à 30 m ou moins de la rive :

(3) L'alinéa 2(7)d) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(d) the rivers and lakes in Nova Scotia; or

(4) Le passage de l'alinéa 2(8)b) de la version anglaise du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

(b) in respect of a vessel that is operated

(5) Le sous-alinéa 2(8)b)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) soit dans les eaux indiquées à l'annexe 5 du TP 15587.

3 L'article 4 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4 L'administration locale qui cherche à faire assujettir certaines eaux à une restriction de même nature que l'une ou l'autre de celles prévues aux paragraphes 2(1) à (7) et 11(2) entreprend des consultations publiques auprès des parties qui seraient touchées par la restriction proposée et présente une demande selon les modalités fixées par le ministre.

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

6 (1) Le ministre peut autoriser par écrit toute personne ou catégorie de personnes à installer une pancarte dans une zone pour indiquer qu'une restriction à l'égard des eaux indiquées dans l'une des annexes du TP 15587 a été imposée par l'un ou l'autre des paragraphes 2(1) à (6.1) et 11(2).

(2) Subsection 6(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) If the restriction is removed, the Minister must cancel the authorization and inform the person of the cancellation.

5 Subsections 11(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

11 (1) A person must not hold a sporting, recreational or public event or activity in waters, other than those described in Schedule 8 in TP 15587, in a manner or at a place that would interfere with the safe and efficient navigation of vessels.

(2) A person must not hold a sporting, recreational or public event or activity in the waters described in Schedule 8 in TP 15587 unless the person is authorized to do so by a permit issued under subsection 12(1).

6 The heading before section 16 and sections 16 and 17 of the Regulations are repealed.**7 Schedules 1 to 8 to the Regulations are repealed.**

Coming into Force

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

(2) Le paragraphe 6(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Si la restriction est levée, le ministre annule l'autorisation et en avise la personne qui a installé la pancarte.

5 Les paragraphes 11(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

11 (1) Il est interdit de tenir une activité ou un événement sportif, récréatif ou public dans les eaux autres que celles indiquées à l'annexe 8 du TP 15587 d'une manière ou en un endroit qui entraverait la navigation sécuritaire et efficace des bâtiments.

(2) Il est interdit à toute personne de tenir une activité ou un événement sportif, récréatif ou public dans les eaux indiquées à l'annexe 8 du TP 15587, à moins d'y être autorisée par un permis délivré en vertu du paragraphe 12(1).

6 L'intertitre précédant l'article 16 et les articles 16 et 17 du même règlement sont abrogés.**7 Les annexes 1 à 8 du même règlement sont abrogées.**

Entrée en vigueur

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

INDEX

COMMISSIONS

| | |
|--|------|
| Canada Border Services Agency | |
| Special Import Measures Act | |
| Wire rod — Decision | 2927 |
| Canada Revenue Agency | |
| Income Tax Act | |
| Revocation of registration of charities | |
| [Voluntary, 118811116RR0001] | 2928 |
| Canadian International Trade Tribunal | |
| Inquiry | |
| Cloud-based services | 2928 |
| Canadian Radio-television and Telecommunications Commission | |
| Administrative decisions | 2930 |
| * Notice to interested parties | 2929 |
| Orders | 2930 |
| Part 1 applications | 2929 |

GOVERNMENT NOTICES

| | |
|---|------|
| Environment, Dept. of the, and Dept. of Health | |
| Canadian Environmental Protection Act, 1999 | |
| Publication of draft strategy to replace, | |
| reduce or refine vertebrate animal testing | |
| under the Canadian Environmental | |
| Protection Act, 1999 | 2921 |
| Privy Council Office | |
| Appointment opportunities | 2922 |

MISCELLANEOUS NOTICES

| | |
|---|------|
| * Property and Casualty Insurance | |
| Compensation Corporation | |
| Application to incorporate a property and | |
| casualty insurance company | 2931 |

MISCELLANEOUS NOTICES — *Continued*

| | |
|--|------|
| Safety National Casualty Corporation | |
| Assumption reinsurance transaction | 2931 |
| * Validus Reinsurance, Ltd. | |
| Release of assets | 2932 |

PARLIAMENT

| | |
|---|------|
| Chief Electoral Officer, Office of the | |
| Canada Elections Act | |
| Determination of number of electors | 2926 |
| House of Commons | |
| * Filing applications for private bills | |
| (First Session, 44th Parliament) | 2926 |

PROPOSED REGULATIONS

| | |
|---|------|
| Finance, Dept. of | |
| Pension Benefits Standards Act, 1985 | |
| Regulations Amending the Pension Benefits | |
| Standards Regulations, 1985 (Solvency | |
| Reserve Accounts and Multi-Employer | |
| Pension Plans) | 2934 |
| Transport, Dept. of | |
| Canada Shipping Act, 2001 | |
| Regulations Amending the Vessel Operation | |
| Restriction Regulations | 2953 |

* This notice was previously published.

INDEX

AVIS DIVERS

| | |
|---|------|
| * Société d'indemnisation en matière d'assurances IARD Demande de constitution d'une société d'assurances multirisques | 2931 |
| Société nationale d'accident et sécurité Convention de réassurance aux fins de prise en charge..... | 2931 |
| * Validus Reinsurance, Ltd. Libération de l'actif..... | 2932 |

AVIS DU GOUVERNEMENT

| | |
|--|------|
| Conseil privé, Bureau du Possibilités de nominations | 2922 |
| Environnement, min. de l', et min. de la Santé Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Publication de l'ébauche de la stratégie pour remplacer, réduire ou raffiner les essais sur les animaux vertébrés dans le cadre de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)..... | 2921 |

COMMISSIONS

| | |
|--|----------------------|
| Agence des services frontaliers du Canada Loi sur les mesures spéciales d'importation Fils machine — Décision..... | 2927 |
| Agence du revenu du Canada Loi de l'impôt sur le revenu Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance [volontaire, 118811116RR0001]..... | 2928 |
| Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes * Avis aux intéressés..... Décisions administratives..... Demandes de la partie 1 | 2929 2930 2929 |
| Ordonnances..... | 2930 |

COMMISSIONS (suite)

| | |
|---|------|
| Tribunal canadien du commerce extérieur Enquête Services infonuagiques | 2928 |
|---|------|

PARLEMENT

| | |
|---|------|
| Chambre des communes * Demandes introductives de projets de loi d'intérêt privé (Première session, 44 ^e législature) | 2926 |
| Directeur général des élections, Bureau du Loi électorale du Canada Établissement du nombre d'électeurs..... | 2926 |

RÈGLEMENTS PROJETÉS

| | |
|--|------|
| Finances, min. des Loi de 1985 sur les normes de prestation de pension Règlement modifiant le Règlement de 1985 sur les normes de prestation de pension (compte de réserve de solvabilité et régimes interentreprises)..... | 2934 |
| Transports, min. des Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments..... | 2953 |