

Canada Gazette

Part II



Gazette du Canada

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, AUGUST 13, 2025

Statutory Instruments 2025

SOR/2025-152 to 158 and SI/2025-92

Pages 3516 to 3700

OTTAWA, LE MERCREDI 13 AOÛT 2025

Textes réglementaires 2025

DORS/2025-152 à 158 et TR/2025-92

Pages 3516 à 3700

Notice to Readers

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

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

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

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

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

Avis au lecteur

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

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

Les deux versions électroniques de la *Gazette du Canada* sont offertes gratuitement. Le format de document portable (PDF) de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III à titre de version officielle depuis le 1^{er} avril 2003 et le format en langage hypertexte (HTML) de la Partie I et de la Partie II comme média substitut sont disponibles sur le [site Web de la Gazette du Canada](#). La version HTML des lois sanctionnées publiées dans la Partie III est disponible sur le [site Web du Parlement du Canada](#).

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

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

Registration
SOR/2025-152 July 23, 2025

FIRST NATIONS FISCAL MANAGEMENT ACT

Whereas, in accordance with paragraph 2(3)(a) of the *First Nations Fiscal Management Act*^a, the council of each band referred to in the annexed Order has requested that the name of the band be added to the schedule to that Act;

Therefore, the Minister of Crown-Indigenous Relations makes the annexed *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act* under paragraph 2(3)(a) of the *First Nations Fiscal Management Act*^a.

Gatineau, July 20, 2025

Rebecca Alty
Minister of Crown-Indigenous Relations

Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act

Amendment

1 The schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

Algonquins of Barriere Lake
Glen Vowell
Liidlil Kue First Nation
Piikani Nation
Qualicum First Nation
Spuzzum
Tl'etinqox Government

Coming into Force

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

Enregistrement
DORS/2025-152 Le 23 juillet 2025

LOI SUR LA GESTION FINANCIÈRE DES PREMIÈRES NATIONS

Attendu que, conformément à l'alinéa 2(3)a) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*^a, le conseil de chaque bande visée dans l'arrêté ci-après a demandé que le nom de sa bande soit ajouté à l'annexe de cette loi,

À ces causes, en vertu de l'alinéa 2(3)a) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*^a, la ministre des Relations Couronne-Autochtones prend l'*Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations*, ci-après.

Gatineau, le 20 juillet 2025

La ministre des Relations Couronne-Autochtones
Rebecca Alty

Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations

Modification

1 L'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Algonquins of Barriere Lake
Glen Vowell
Liidlil Kue First Nation
Piikani Nation
Qualicum First Nation
Spuzzum
Tl'etinqox Government

Entrée en vigueur

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

^a S.C. 2005, c. 9; S.C. 2012, c. 19, s. 658

¹ S.C. 2005, c. 9; S.C. 2012, c. 19, s. 658

^a L.C. 2005, ch. 9; L.C. 2012, ch. 19, art. 658

¹ L.C. 2005, ch. 9; L.C. 2012, ch. 19, art. 658

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

First Nations wishing to access the full array of services available through the national First Nation institutions created under the *First Nations Fiscal Management Act* (the Act) first require addition to the schedule to that Act. Subsection 2(3) of the Act states that, at the request of a First Nation, the Minister of Crown-Indigenous Relations may, by order, amend the schedule to the Act in order to add, change or delete the name of the First Nation.

The following seven First Nations have requested, via band council resolutions, to be added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*: Algonquins of Barriere Lake (Que.), Glen Vowell (B.C.), Liidlí Kue First Nation (N.W.T.), Piikani Nation (Alta.), Qualicum First Nation (B.C.), Spuzzum (B.C.) and Tl'etinqox Government (B.C.).

Background

The *First Nations Fiscal Management Act*¹ came into force on April 1, 2006. It supports economic development and well-being in First Nation communities by enhancing First Nations property taxation, creating a First Nations bond financing regime and supporting First Nations' capacity in financial management. These objectives are achieved through the national First Nation institutions established through the *First Nations Fiscal Management Act*. These institutions are the First Nations Finance Authority, the First Nations Tax Commission and the First Nations Financial Management Board.

Objective

The objective of this initiative is to add the names of the seven aforementioned First Nations to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act* through an order made under subsection 2(3) of the Act by the Minister of Crown-Indigenous Relations.

These First Nations will have the ability to access some or all of the services available under the *First Nations Fiscal Management Act*. The national First Nation institutions will work closely with First Nations who wish to implement property tax systems and strong financial

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Les Premières Nations désireuses de se prévaloir de tous les services offerts par les institutions nationales des Premières Nations créées en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* (la Loi) doivent d'abord être inscrites à l'annexe de cette loi. Le paragraphe 2(3) de la Loi affirme qu'à la demande d'une Première Nation, le ministre des Relations Couronne-Autochtones peut, par arrêté, modifier l'annexe de la Loi pour ajouter, changer ou retrancher le nom de la Première Nation.

Les sept Premières Nations suivantes ont demandé, par le biais de résolutions de conseil de bande, à être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* : Algonquins of Barriere Lake (Qc.), Glen Vowell (C.-B.), Liidlí Kue First Nation (T.N.-O.), Piikani Nation (Alb.), Qualicum First Nation (C.-B.), Spuzzum (C.-B.) et Tl'etinqox Government (C.-B.).

Contexte

La *Loi sur la gestion financière des premières nations*¹ est entrée en vigueur le 1^{er} avril 2006. Elle favorise le développement économique et le bien-être des collectivités des Premières Nations par le renforcement de leur régime d'impôt foncier, la mise en place d'un régime de financement par obligations et le soutien de leur capacité de gestion financière. L'atteinte de ces objectifs passe par l'entremise des institutions nationales des Premières Nations établies en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* : l'Administration financière des Premières Nations, la Commission de la fiscalité des premières nations, et le Conseil de gestion financière des Premières Nations.

Objectif

L'objectif de cette initiative est d'ajouter les noms des sept Premières Nations susmentionnées à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* au moyen d'un arrêté pris par le ministre des Relations Couronne-Autochtones en vertu du paragraphe 2(3) de la Loi.

Ces Premières Nations pourront accéder à une partie ou à la totalité des services offerts sous le régime de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Les institutions nationales des Premières Nations collaboreront étroitement avec les Premières Nations qui désirent

¹ The title of the Act was changed from the *First Nations Fiscal and Statistical Management Act* to the *First Nations Fiscal Management Act* on April 1, 2013, upon the dissolution of the First Nations Statistical Institute.

¹ Le titre de la Loi a été changé de *Loi sur la gestion financière et statistique des premières nations* à *Loi sur la gestion financière des premières nations* le 1^{er} avril 2013 à la suite de la dissolution de l'Institut de la statistique des premières nations.

management practices, and who wish to access the First Nations bond financing regime.

Description

The *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act*, made pursuant to subsection 2(3) of the Act, adds the names of the following First Nations to the schedule: Algonquins of Barriere Lake, Glen Vowell, Liidlil Kue First Nation, Piikani Nation, Qualicum First Nation, Spuzzum and Tl'etinqox Government.

The First Nations may — should their governments so choose — impose property taxes and use property tax revenues or other revenues to invest in and support community projects under the framework of the *First Nations Fiscal Management Act*, as an alternative to the existing property tax jurisdiction available to First Nations under section 83 of the *Indian Act*. First Nations added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act* are also able to seek certification in the areas of financial performance and financial management systems. Once certified, First Nations may apply for access to a First Nations bond financing regime based on their property tax or other revenue streams.

Regulatory development

Consultation

Given that the *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act* implements requests by the seven aforementioned First Nations to come under the Act, it was not considered necessary to undertake consultations over and above those already conducted by the aforementioned First Nations with the residents of their communities.

The *First Nations Fiscal Management Act* national institutions work closely with all First Nations who have requested to be added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

There is no potential modern treaty implication, as the initiative responds to the needs and interests of the aforementioned First Nations. This initiative does not require the Government of Canada to fulfill any consultation or engagement requirements described in a modern treaty.

mettre en œuvre des systèmes d'impôts fonciers et des pratiques de gestion financière solides, et qui souhaitent accéder au régime de financement par obligations des Premières Nations.

Description

L'Arrêté modifiant l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, pris en vertu du paragraphe 2(3) de la Loi, ajoute les noms des Premières Nations suivantes à l'annexe : Algonquins of Barriere Lake, Glen Vowell, Liidlil Kue First Nation, Piikani Nation, Qualicum First Nation, Spuzzum et Tl'etinqox Government.

Les Premières Nations peuvent, si leur gouvernement choisit de le faire, percevoir des impôts fonciers et investir les recettes de ces impôts, ainsi que d'autres revenus, dans des projets communautaires et les appuyer selon le cadre de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*. Ces mesures viendraient alors remplacer la compétence en matière d'imposition foncière prévue actuellement à l'article 83 de la *Loi sur les Indiens*. Les Premières Nations figurant à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* peuvent aussi demander l'examen de leur rendement financier ainsi que la certification de leurs régimes de gestion financière. Une fois certifiées, les Premières Nations ont également accès à un régime de financement par obligations fondé sur leurs impôts fonciers ou autres sources de revenus.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Étant donné que l'Arrêté modifiant l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* met en œuvre la demande d'inscription à l'annexe de la Loi des sept Premières Nations susmentionnées, il n'a pas été jugé nécessaire de tenir des consultations en plus de celles qui avaient été faites par ces Premières Nations auprès des résidents de leurs collectivités.

Les institutions nationales des Premières Nations établies en vertu de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* collaborent étroitement avec les Premières Nations qui ont demandé à être inscrites à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

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

Instrument choice

Non-regulatory options were not considered, as subsection 2(3) of the *First Nations Fiscal Management Act* provides the necessary authority for the Minister of Crown-Indigenous Relations to amend the schedule to the Act in order to add, change or delete the name of a First Nation.

Regulatory analysis

The *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act* is carried out in response to a request from the aforementioned First Nations who wish to access some or all of the services available under the Act.

The Act provides First Nation governments with authority over financial management, property taxation and local revenues, and opportunities to secure financing for infrastructure and economic development. The Act will enable the aforementioned First Nations to participate more fully in the Canadian economy while meeting local needs by strengthening real property tax and financial management systems; providing more revenue raising tools, strong standards for accountability, and access to capital markets available to other governments; and allowing for the borrowing of funds for the development of infrastructure on reserve through a cooperative, public-style bond issuance.

The Act allows First Nations to securitize their own revenue sources. This has the potential to greatly expand the opportunity for First Nations to make investments from their own resources to fund their participation in the economic expansion occurring in their traditional territories. First Nations throughout Canada are asking to be added to the schedule to the Act.

Benefits and costs

There are no costs associated with amending the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act* in order to add, change or delete the name of a First Nation. The Act is one of a few optional initiatives supported by the Government of Canada that modernize, through legislation, various aspects of First Nation governance previously dealt with under the *Indian Act*. The goal of this support in the implementation of the Act is to enhance First Nations' governance capacity in support of improved economic development and well-being in First Nation communities.

Choix de l'instrument

Des options non réglementaires n'ont pas été envisagées puisque le paragraphe 2(3) de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* confère au ministre des Relations Couronne-Autochtones l'autorité nécessaire pour modifier l'annexe de la Loi afin d'ajouter, de changer ou de retrancher le nom d'une Première Nation.

Analyse de la réglementation

L'Arrêté modifiant l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* est pris à la demande des Premières Nations susmentionnées qui désirent se prévaloir d'une partie ou de la totalité des services offerts sous le régime de la Loi.

La Loi procure aux gouvernements des Premières Nations des pouvoirs en matière de gestion financière, d'impôts fonciers et de revenus locaux, ainsi que des possibilités d'obtenir le financement des infrastructures et du développement économique. La Loi permettra aux Premières Nations susmentionnées de participer davantage à l'économie canadienne tout en répondant aux besoins locaux : en renforçant les systèmes d'impôt foncier et de gestion financière des Premières Nations; en procurant aux Premières Nations davantage d'outils de perception de recettes, des normes rigoureuses de reddition de comptes et un accès aux marchés financiers auxquels ont accès d'autres administrations; en permettant l'emprunt de fonds pour la construction d'infrastructures dans les réserves, dans le cadre de l'émission d'obligations de type public.

La Loi permet aux Premières Nations de sécuriser leurs propres sources de revenus. L'exercice pourrait élargir considérablement la possibilité, pour les Premières Nations, d'investir leurs propres ressources afin de financer leur participation au développement économique qui se produit dans leurs territoires traditionnels. Des Premières Nations dans tout le pays demandent à être inscrites à l'annexe de la Loi.

Avantages et coûts

Il n'y a aucun coût associé à la modification de l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* pour ajouter, changer ou retrancher le nom d'une Première Nation. La Loi est l'une des quelques initiatives optionnelles appuyées par le gouvernement du Canada qui, par l'intermédiaire de moyens législatifs, modernisent divers aspects de la gouvernance des Premières Nations qui étaient auparavant régis par la *Loi sur les Indiens*. L'objectif de cet appui à la mise en œuvre de la Loi vise à rehausser les capacités des Premières Nations en matière de gouvernance qui sont nécessaires à l'amélioration du développement économique et du bien-être au sein des collectivités des Premières Nations.

Small business lens

The small business lens does not apply to this initiative, as it does not impose any level of compliance and/or administrative costs on small businesses.

One-for-one rule

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

Regulatory cooperation and alignment

Given that opting into the *First Nations Fiscal Management Act* is made at the request of the aforementioned First Nations, through resolution of their councils, this initiative is not under a regulatory cooperation work plan.

Effects on the environment

Given that the *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act* results solely in the addition of the seven aforementioned First Nations to the schedule to the Act, no potential environmental effects have been identified for this initiative.

Gender-based analysis plus

Given that the *Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act* results solely in the addition of the seven aforementioned First Nations to the schedule to the Act, no gender-based analysis plus (GBA+) issues have been identified for this initiative. A full GBA+ has been completed for the *First Nations Fiscal Management Act* regime overall and found that the regime has the potential for positive impacts on Indigenous communities, including Indigenous women, elderly people, and children.

Rationale

The names of the aforementioned First Nations are added to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act* at the request of the councils of the First Nations.

By joining the *First Nations Fiscal Management Act*, the aforementioned First Nations may choose to implement a property tax system under the Act, seek certification of their financial performance and financial management systems, and/or participate in a First Nations bond financing regime. These tools and services are provided to build economic infrastructure, promote economic growth and

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas à cette initiative, car elle n'impose aucuns frais de conformité ou frais d'administration aux petites entreprises.

Règle du « un pour un »

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

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Étant donné que les Premières Nations susmentionnées ont décidé, par le biais d'une résolution de leur conseil, d'adhérer à la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, cette initiative ne fait pas partie d'un plan de travail officiel de coopération en matière de réglementation.

Effets sur l'environnement

Étant donné que l'*Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations* vise exclusivement l'inscription des sept Premières Nations susmentionnées à l'annexe de la Loi, aucune répercussion relative à l'environnement n'a été soulevée dans le cadre de cette initiative.

Analyse comparative entre les sexes plus

Étant donné que l'*Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations* vise exclusivement l'inscription des sept Premières Nations susmentionnées à l'annexe de la Loi, aucune répercussion relative à l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) n'a été soulevée dans le cadre de cette initiative. Une ACS+ approfondie a été réalisée pour le régime créé par la *Loi sur la gestion financière des premières nations* dans son intégralité. Cette analyse a révélé que le régime est susceptible d'entraîner des retombées positives sur les collectivités autochtones, y compris les femmes autochtones, les personnes âgées et les enfants.

Justification

Les noms des Premières Nations susmentionnées sont ajoutés à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations* à la demande des conseils des Premières Nations.

En adhérant au régime de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*, une Première Nation peut choisir de mettre en œuvre un régime d'impôt foncier en vertu de la Loi, de demander l'examen de son rendement financier et la certification de ses régimes de gestion financière ou de participer à un régime de financement par obligations des Premières Nations. Ces outils et services sont fournis

attract investment on reserve, thereby increasing the well-being of First Nations communities.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

There are no compliance and enforcement requirements associated with this initiative, and no implementation or ongoing costs can be directly associated with adding a First Nation to the schedule to the *First Nations Fiscal Management Act*.

Contacts

For the First Nations Tax Commission

Marie Potvin
Senior Counsel
c/o First Nations Tax Commission
321-345 Chief Alex Thomas Way
Kamloops, British Columbia
V2H 1H1
Telephone: 250-828-9857

For Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs Canada

Andrea Dykstra
Director
Fiscal Policy and Investment Readiness Directorate
Resolution and Partnerships Sector
200 Sacré-Cœur Boulevard, 12th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H4
Telephone: 343-596-4150

dans le but d'établir une infrastructure économique, de promouvoir la croissance économique et d'attirer des investissements dans les réserves, ce qui aura pour effet d'accroître le bien-être des collectivités des Premières Nations.

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

Cette initiative ne comprend aucune exigence en matière de conformité et d'application. Aucuns frais de mise en œuvre ou permanents ne peuvent être associés à l'ajout d'une Première Nation à l'annexe de la *Loi sur la gestion financière des premières nations*.

Personnes-ressources

Pour la Commission de la fiscalité des premières nations

Marie Potvin
Avocate-conseil
a/s de la Commission de la fiscalité des premières nations
321-345, Chief Alex Thomas Way
Kamloops (Colombie-Britannique)
V2H 1H1
Téléphone : 250-828-9857

Pour Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada

Andrea Dykstra
Directrice
Direction de la politique fiscale et préparation à l'investissement
Secteur de résolution et partenariats
200, boulevard Sacré-Cœur, 12^e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H4
Téléphone : 343-596-4150

Registration
SOR/2025-153 July 29, 2025

CANADA GRAIN ACT

The Canadian Grain Commission makes the annexed *Order Amending the Off Grades of Grain and Grades of Screenings Order (Miscellaneous Program)* under section 19^a of the *Canada Grain Act*^b.

Winnipeg, July 23, 2025

David Hunt
Chief Commissioner
Canadian Grain Commission

Lonny McKague
Commissioner
Canadian Grain Commission

Order Amending the Off Grades of Grain and Grades of Screenings Order (Miscellaneous Program)

Amendments

1 (1) Subsection 16(2) of the *Off Grades of Grain and Grades of Screenings Order*¹ is replaced by the following:

(2) Grades of screenings established under this Part may be referred to as “Grades of Screenings” or “Class IV Grades”.

(2) The portion of subsection 16(3) of the French version of the Order before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) Les criblures de provende n° 1 :

(3) The portion of paragraph 16(3)(c) of the French version of the Order before subparagraph (i) is replaced by the following:

c) doivent contenir :

(4) Subparagraph 16(3)(c)(ii) of the French version of the Order is replaced by the following:

(ii) au plus deux pour cent de graine de vélar d'Orient,

Enregistrement
DORS/2025-153 Le 29 juillet 2025

LOI SUR LES GRAINS DU CANADA

En vertu de l'article 19^a de la *Loi sur les grains du Canada*^b, la Commission canadienne des grains prend l'*Arrêté correctif visant l'Arrêté sur les grades de grain défectueux et les grades de criblures*, ci-après.

Winnipeg, le 23 juillet 2025

Le président de la Commission canadienne des grains
David Hunt

Le commissaire de la Commission canadienne des grains
Lonny McKague

Arrêté correctif visant l'Arrêté sur les grades de grain défectueux et les grades de criblures

Modifications

1 (1) Le paragraphe 16(2) de l'Arrêté sur les grades de grain défectueux et les grades de criblures¹ est remplacé par ce qui suit :

(2) Les grades de criblures établis en vertu de la présente partie peuvent être appelés « Grades de criblures » ou « Grades de catégorie IV ».

(2) Le passage du paragraphe 16(3) de la version française du même arrêté précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(3) Les criblures de provende n° 1 :

(3) Le passage de l'alinéa 16(3)c) de la version française du même arrêté précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

c) doivent contenir :

(4) Le sous-alinéa 16(3)c)(ii) du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

(ii) au plus deux pour cent de graine de vélar d'Orient,

^a S.C. 1998, c. 22, par. 25(a)

^b R.S., c. G-10

¹ C.R.C., c. 890; SOR/2021-177, s. 1

^a L.C. 1998, ch. 22, al. 25a)

^b L.R., ch. G-10

¹ C.R.C., ch. 890; DORS/2021-177, art. 1

(5) Subparagraph 16(3)(c)(vi) of the French version of the Order is replaced by the following:

(vi) au plus huit pour cent de folle avoine,

(6) Subparagraph 16(3)(c)(vii) of the Order is replaced by the following:

(vii) not more than one per cent of the seeds designated as weed seeds in the *Feeds Regulations, 2024*; and

(7) The portion of subsection 16(4) of the French version of the Order before paragraph (a) is replaced by the following:

(4) Les criblures de provende n° 2 :

(8) The portion of paragraph 16(4)(c) of the French version of the Order before subparagraph (ii) is replaced by the following:

c) doivent contenir :

(i) au plus deux pour cent de graine de vélar d'Orient ou de moutarde sauvage,

(9) Subparagraph 16(4)(c)(v) of the French version of the Order is replaced by the following:

(v) au plus 49 pour cent de folle avoine,

(10) Subparagraph 16(4)(c)(vi) of the Order is replaced by the following:

(vi) not more than one per cent of the seeds designated as weed seeds in the *Feeds Regulations, 2024* except that there may be a total of two per cent of such seeds where the excess over one per cent is hare's ear mustard or wild mustard; and

(11) The portion of subsection 16(5) of the French version of the Order before paragraph (b) is replaced by the following:

(5) Les criblures non nettoyées doivent être des criblures de grain dont les caractéristiques sont inférieures à celles des criblures de provende n° 1 et n° 2 à cause de leur contenu de graines de mauvaises herbes, de balle entière ou brisée ou de poussière mais qui contiennent :

a) au moins 35 pour cent de matières qui, si elles étaient séparées, répondraient aux exigences de grade établi pour les criblures de provende n° 1;

(5) Le sous-alinéa 16(3)c)(vi) de la version française du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

(vi) au plus huit pour cent de folle avoine,

(6) Le sous-alinéa 16(3)c)(vii) du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

(vii) au plus un pour cent des graines désignées comme graines de mauvaises herbes dans le *Règlement de 2024 sur les aliments du bétail*;

(7) Le passage du paragraphe 16(4) de la version française du même arrêté précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(4) Les criblures de provende n° 2 :

(8) Le passage de l'alinéa 16(4)c) de la version française du même arrêté précédant le sous-alinéa (ii) est remplacé par ce qui suit :

c) doivent contenir :

(i) au plus deux pour cent de graine de vélar d'Orient ou de moutarde sauvage,

(9) Le sous-alinéa 16(4)c)(v) de la version française du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

(v) au plus 49 pour cent de folle avoine,

(10) Le sous-alinéa 16(4)c)(vi) du même arrêté est remplacé par ce qui suit :

(vi) au plus un pour cent des graines désignées comme graines de mauvaises herbes dans le *Règlement de 2024 sur les aliments du bétail*, sauf que l'ensemble de ces graines peut atteindre deux pour cent lorsque la fraction en excédent de un pour cent est constituée par de la graine de vélar d'Orient ou de moutarde sauvage;

(11) Le passage du paragraphe 16(5) de la version française du même arrêté précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

(5) Les criblures non nettoyées doivent être des criblures de grain dont les caractéristiques sont inférieures à celles des criblures de provende n° 1 et n° 2 à cause de leur contenu de graines de mauvaises herbes, de balle entière ou brisée ou de poussière mais qui contiennent :

a) au moins 35 pour cent de matières qui, si elles étaient séparées, répondraient aux exigences de grade établi pour les criblures de provende n° 1;

(12) The portion of subsection 16(7) of the French version of the Order before paragraph (b) is replaced by the following:

(7) Un inspecteur peut inclure dans l'appellation de grade de n'importe quelles criblures :

- a) lorsqu'il estime qu'elles correspondent typiquement aux criblures obtenues par nettoyage d'un genre particulier de grain, le nom de ce grain;

2 The portion of item 9 of Schedule I to the English version of the Order in column I is replaced by the following:

Column I	
Item	Grain
9	Faba Beans

3 Item 13 of Schedule I to the Order is repealed.

4 The portion of item 14 of Schedule I to the English version of the Order in column I is replaced by the following:

Column I	
Item	Grain
14	Canary Seed

5 Schedule I to the Order is amended by adding the following in numerical order:

(12) Le passage du paragraphe 16(7) de la version française du même arrêté précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

(7) Un inspecteur peut inclure dans l'appellation de grade de n'importe quelles criblures :

- a) lorsqu'il estime qu'elles correspondent typiquement aux criblures obtenues par nettoyage d'un genre particulier de grain, le nom de ce grain;

2 Le passage de l'article 9 de l'annexe I de la version anglaise du même arrêté figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :

3 L'article 13 de l'annexe I du même arrêté est abrogé.

4 Le passage de l'article 14 de l'annexe I de la version anglaise du même arrêté figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :

5 L'annexe I du même arrêté est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Column I		Column II	Column III	Column IV	Column V
Item	Grain	Tough — Percentage of moisture	Damp — Percentage of moisture	Moist — Percentage of moisture	Wet — Percentage of moisture
15	Wheat, Canada Prairie Spring Red	14.6% to 17.0%	Over 17.0%		
16	Wheat, Canada Prairie Spring White	14.6% to 17.0%	Over 17.0%		
17	Wheat, Canada Northern Hard Red	14.6% to 17.0%	Over 17.0%		

Colonne I		Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V
Article	Grain	Gourd — % de teneur en eau	Humide — % de teneur en eau	Mouillé — % de teneur en eau	Trempé — % de teneur en eau
15	Blé roux de printemps Canada Prairie	de 14,6 % à 17,0 %	plus de 17,0 %		
16	Blé blanc de printemps Canada Prairie	de 14,6 % à 17,0 %	plus de 17,0 %		
17	Blé de force rouge, Nord canadien	de 14,6 % à 17,0 %	plus de 17,0 %		

6 Items 7 and 8 of Schedule II to the Order are repealed.

6 Les articles 7 et 8 de l'annexe II du même arrêté sont abrogés.

7 The portion of items 17 and 18 of Schedule II to the English version of the Order in column 1 is replaced by the following:

7 Le passage des articles 17 et 18 de la version anglaise de l'annexe II du même arrêté figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Column 1	
Item	Grain
17	Chickpeas, Canada Western Desi
18	Chickpeas, Canada Western Kabuli

8 Schedule II to the Order is amended by adding the following in numerical order:

8 L'annexe II du même arrêté est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Column 1		Column 2	Column 3	Column 4	Column 5
Item	Grain	Tough — Percentage of moisture	Damp — Percentage of moisture	Moist — Percentage of moisture	Wet — Percentage of moisture
19	Wheat, Canada Western Special Purpose	14.6% to 17.0%	Over 17.0%		

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5
Article	Grain	Gourd — % de teneur en eau	Humide — % de teneur en eau	Mouillé — % de teneur en eau	Trempé — % de teneur en eau
19	Blé à des fins spéciales, Ouest canadien	de 14,6 % à 17,0 %	plus de 17,0 %		

9 The portion of item 8 of Schedule III to the English version of the Order in column 1 is replaced by the following:

9 Le passage de l'article 8 de la version anglaise de l'annexe III du même arrêté figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Column 1	
Item	Grain
8	Wheat, Canada Eastern Other Wheat

10 The portion of item 10 of Schedule III to the English version of the Order in column 1 is replaced by the following:

10 Le passage de l'article 10 de la version anglaise de l'annexe III du même arrêté figurant dans la colonne 1 est remplacé par ce qui suit :

Column 1	
Item	Grain
10	Wheat, Canada Eastern Feed

Coming into Force

11 This Order comes into force on August 1, 2025, but if it is registered after that day, it comes into force on the day on which it is registered.

Entrée en vigueur

11 Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} août 2025 ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

On March 1, 2024, the *Canada Grain Regulations* were amended to align the spelling of certain designated grains with grain sector and scientific community terminology. Additionally, based on recommendations from the Western and Eastern Standards Committees, several amendments have been made to Canada grain grades listed in Schedule III of the *Canada Grain Regulations* over the past several years.

On July 3, 2024, the *Feeds Regulations, 1983*, were replaced with the *Feeds Regulations, 2024*. The regulatory changes establish a more robust and outcome-based live-stock feed framework and better align with international regulatory frameworks and best practices.

As a result of amendments to the *Canada Grain Regulations* and the *Feeds Regulations, 2024*, amendments must be made to Canadian Grain Commission *Off Grades of Grain and Grades of Screenings Order* (the Order) to ensure alignment and consistency with the enabling legislation. The need for these changes was identified through consultation with the Canadian Food Inspection Agency and internal Canadian Grain Commission regulatory review.

Objective

The *Order Amending the Off Grades of Grain and Grades of Screenings Order (Miscellaneous Program)* [the amendments] have the following objectives:

- to harmonize terms used in the Order with those used in the *Canada Grain Regulations* and the *Feeds Regulations, 2024*;
- provide consistency across regulatory provisions

Description

Amendments to the Order to align with the Feeds Regulations, 2024

- For clarity and to align with the related regulations, the wording in Part II, subparagraph 3(c)(vii) and Part II, subparagraph 4(c)(vi) will be amended to update “*Feeds Regulations*” to “*Feeds Regulations, 2024*.”

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Le 1^{er} mars 2024, le *Règlement sur les grains du Canada* a été modifié afin d'harmoniser l'orthographe de certains grains désignés avec la terminologie utilisée au sein du secteur des grains et de la communauté scientifique. De plus, à la lumière des recommandations des comités de normalisation des grains de l'Ouest et de l'Est, plusieurs modifications ont été apportées aux grades des grains du Canada énumérés à l'annexe III du *Règlement sur les grains du Canada* au cours des dernières années.

Le 3 juillet 2024, le *Règlement de 1983 sur les aliments du bétail* a été remplacé par le *Règlement de 2024 sur les aliments du bétail*. Les modifications réglementaires établissent un cadre plus solide et axé sur les résultats pour les aliments du bétail et s'harmonisent mieux avec les cadres réglementaires et les pratiques exemplaires à l'échelle internationale.

En raison des modifications apportées au *Règlement sur les grains du Canada* et au *Règlement de 2024 sur les aliments du bétail*, des modifications doivent être apportées à l'*Arrêté sur les grades de grain défectueux et les grades de criblures* (l'Arrêté) de la Commission canadienne des grains afin d'assurer l'harmonisation et la cohérence avec la loi habilitante. La nécessité de ces changements a été déterminée dans le cadre d'une consultation auprès de l'Agence canadienne d'inspection des aliments et d'un examen réglementaire interne mené par la Commission canadienne des grains.

Objectif

L'*Arrêté correctif visant l'Arrêté sur les grades de grain défectueux et les grades de criblures* (les modifications) vise les objectifs suivants :

- harmoniser les termes utilisés dans l'Arrêté avec ceux qui sont utilisés dans le *Règlement sur les grains du Canada* et le *Règlement de 2024 sur les aliments du bétail*;
- assurer la cohérence entre les dispositions réglementaires.

Description

Modifications de l'Arrêté pour l'harmoniser avec le Règlement de 2024 sur les aliments du bétail

- Par souci de clarté et d'harmonisation avec les règlements connexes, les libellés du sous-alinéa 3c)(vii) de la partie II et du sous-alinéa 4c)(vi) de la partie II seront modifiés pour remplacer « *Règlement sur les aliments* »

- To align with related regulations and harmonize terms used in the Order with terms used in the *Feeds Regulations, 2024*, “seeds designated as injurious” will be amended and replaced with “seeds designated as weed seeds” in Part II, subparagraph 3(c)(vii) and Part II, subparagraph 4(c)(vi).

Removal of the Latin name for wild mustard

- For consistency, the Latin name for wild mustard (*Brassica kaber*) in Part II, subparagraph 4(c)(vi), will be removed. This is consistent with the absence of Latin names for other weed seeds and grains identified in the Order.

Typographical errors

- In the French version of the Order, “roquette d’Orient” will be replaced with “vélar d’Orient,” as this is the preferred common French name in the *Inventaire des mauvaises herbes du Canada*.
- In the English version of the Order, Schedule I will be amended to replace “fababeans” with “faba beans” and to replace “canaryseed” with “canary seed.” These amendments align the spelling in the Order with the spelling of designated grains in the *Canada Grain Regulations*.
- In the English version of the Order, Schedule II will be amended to replace “chick peas” with “chickpeas.” This amendment aligns the spelling in the Order with the spelling of designated grains in the *Canada Grain Regulations*.
- Schedule III of the Order will be amended to replace “Wheat, Canada Eastern Other Wheats” with “Wheat, Canada Eastern Other Wheat” to align with Schedule III of the *Canada Grain Regulations*.
- Schedule III of the Order will be amended to replace “Feed Wheat, Canada Eastern” with “Wheat, Canada Eastern Feed” to align with Schedule III of the *Canada Grain Regulations*.

Schedule I grains

For consistency, Schedule I of the Order will be updated to align with the Canada grain grades listed in Schedule III of the *Canada Grain Regulations*. This includes

- removing item 13 (Prairie Spring Wheat);
- adding “Wheat, Canada Prairie Spring Red” and “Wheat, Canada Prairie Spring White” with tolerances

du bétail » par « *Règlement de 2024 sur les aliments du bétail* ».

- Par souci d’harmonisation avec les règlements connexes, les termes utilisés dans l’Arrêté seront harmonisés avec ceux qui sont utilisés dans le *Règlement de 2024 sur les aliments du bétail*. Dans la partie II, sous-alinéa 3c)(vii) et sous-alinéa 4c)(vi), les termes « graines désignées comme nuisibles » seront modifiés et remplacés par « graines désignées comme graines de mauvaises herbes ».

Suppression du nom latin de la moutarde sauvage

- Par souci d’uniformisation, le nom latin de la moutarde sauvage (*Brassica kaber*) dans la partie II, sous-alinéa 4c)(vi), sera supprimé. Cela est cohérent avec les autres graines de mauvaises herbes et grains identifiés dans l’Arrêté qui ne sont pas accompagnés de noms latins.

Erreurs typographiques

- Dans la version française de l’Arrêté, le terme « roquette d’Orient » sera remplacé par le terme « vélar d’Orient », car il s’agit du nom français à privilégier selon l’*Inventaire des mauvaises herbes du Canada*.
- Dans la version anglaise de l’Arrêté, l’annexe I sera modifiée pour remplacer « fababeans » par « faba beans » et « canaryseed » par « canary seed ». Ces modifications visent à harmoniser l’orthographe utilisée dans l’Arrêté avec celle des grains désignés dans le *Règlement sur les grains du Canada*.
- Dans la version anglaise de l’Arrêté, l’annexe II sera modifiée pour remplacer « chick peas » par « chickpeas ». Cette modification vise à harmoniser l’orthographe qui est utilisée dans l’Arrêté avec celle des grains désignés qui est utilisée dans le *Règlement sur les grains du Canada*.
- La version anglaise de l’annexe III de l’Arrêté sera modifiée pour remplacer « Wheat, Canada Eastern Other Wheats » par « Wheat, Canada Eastern Other Wheat » afin de l’harmoniser avec l’annexe III du *Règlement sur les grains du Canada*.
- La version anglaise de l’annexe III de l’Arrêté sera modifiée pour remplacer « Feed Wheat, Canada Eastern » par « Wheat, Canada Eastern Feed » afin de l’harmoniser avec l’annexe III du *Règlement sur les grains du Canada*.

Grains énumérés à l’annexe I

Par souci de cohérence, l’annexe I de l’Arrêté sera mise à jour pour l’harmoniser avec les grades de grain du Canada qui sont énumérés à l’annexe III du *Règlement sur les grains du Canada*. Les modifications à apporter consistent notamment à :

- supprimer l’article 13 (Blé de printemps Canada Prairie);

between 14.6% to 17.0% for tough and over 17.0% for damp; and

- adding “Wheat, Canada Northern Hard Red” with tolerances between 14.6% to 17.0% for tough and over 17.0% for damp.

Schedule II grains

For consistency, Schedule II of the Order will be amended to align with the Canada grain grades listed in Schedule III of the *Canada Grain Regulations*. This includes

- removing “Wheat, Canada Western General Purpose,” as it is no longer listed in Schedule III to the *Canada Grain Regulations*;
- removing “Wheat, Canada Western Feed,” as it is no longer listed in Schedule III to the *Canada Grain Regulations*; and
- adding “Wheat, Canada Western Special Purpose” with tolerances between 14.6% to 17.0% for tough and over 17.0% for damp.

One-for-one rule and small business lens

The one-for-one rule does not apply to the amendments, as there is no change in administrative costs or burden to businesses. Analysis under the small business lens determined that the amendments will not impact small businesses in Canada.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

The amendments will come into force on August 1, 2025, but if the amendments are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

Contact

Derek Bunkowsky
Chief Grain Inspector for Canada
Industry Services
Canadian Grain Commission
Telephone: 204-297-8541
TTY (teletype): 1-866-317-4289
Email: derek.bunkowsky@grainscanada.gc.ca

- ajouter « Blé roux de printemps, Canada Prairie » et « Blé blanc de printemps, Canada Prairie » avec une plage de tolérance de 14,6 % à 17,0 % pour le grain gourd et de plus de 17,0 % pour le grain humide;
- ajouter « Blé de force rouge, Nord canadien » avec une plage de tolérance de 14,6 % à 17,0 % pour le grain gourd et de plus de 17,0 % pour le grain humide.

Grains énumérés à l'annexe II

Par souci de cohérence, l'annexe II de l'Arrêté sera modifiée pour l'harmoniser avec les grades de grain du Canada qui sont énumérés à l'annexe III du *Règlement sur les grains du Canada*. Les modifications à apporter consistent notamment à :

- supprimer « Blé à des fins générales, Ouest canadien », car il n'est plus énuméré à l'annexe III du *Règlement sur les grains du Canada*.
- supprimer « Blé fourrager, Ouest canadien », car il n'est plus énuméré à l'annexe III du *Règlement sur les grains du Canada*.
- ajouter « Blé à des fins spéciales, Ouest canadien » avec une plage de tolérance de 14,6 % à 17,0 % pour le grain gourd et de plus de 17,0 % pour le grain humide.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises

La règle du « un pour un » ne s'applique pas à ces modifications, car elles ne changent en rien le fardeau ou les coûts administratifs imposés aux entreprises. L'analyse sous la lentille des petites entreprises a déterminé que les modifications n'auront pas de répercussions sur les petites entreprises au Canada.

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

Les modifications entreront en vigueur le 1^{er} août 2025, mais si les modifications sont enregistrées après cette date, elles entreront en vigueur le jour de leur enregistrement.

Personne-ressource

Derek Bunkowsky
Inspecteur en chef des grains du Canada
Services à l'industrie
Commission canadienne des grains
Téléphone : 204-297-8541
TTY (téléimprimeur) : 1-866-317-4289
Courriel : derek.bunkowsky@grainscanada.gc.ca

Registration
SOR/2025-154 July 30, 2025

CUSTOMS TARIFF

P.C. 2025-592 July 30, 2025

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance and the Minister of Foreign Affairs, makes the annexed *Steel Goods and Aluminum Goods Surtax Order* under subsection 53(2)^a and paragraph 79(a)^b of the *Customs Tariff*^c.

Steel Goods and Aluminum Goods Surtax Order

Interpretation

Definitions

1 The following definitions apply in this Order.

aluminum goods means

(a) goods that are classified under a tariff item set out in Part 2 of the schedule; or

(b) goods that are classified under a tariff item of Chapter 99 of the List of Tariff Provisions that are otherwise classifiable under a tariff item set out in Part 2 of the schedule. (*marchandises en aluminium*)

steel goods means

(a) goods that are classified under a tariff item set out in Part 1 of the schedule; or

(b) goods that are classified under a tariff item of Chapter 99 of the List of Tariff Provisions that are otherwise classifiable under a tariff item set out in Part 1 of the schedule. (*marchandises en acier*)

Steel melted and poured in China

2 (1) For the purposes of this Order, goods contain steel melted and poured in China if the raw steel, or any portion of the raw steel, contained in the goods was first produced in a liquid state in a steel-making furnace and poured into

Enregistrement
DORS/2025-154 Le 30 juillet 2025

TARIF DES DOUANES

C.P. 2025-592 Le 30 juillet 2025

Sur recommandation du ministre des Finances et de la ministre des Affaires étrangères et en vertu du paragraphe 53(2)^a et de l'alinéa 79a)^b du *Tarif des douanes*^c, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret imposant une surtaxe sur les marchandises en acier et les marchandises en aluminium*, ci-après.

Décret imposant une surtaxe sur les marchandises en acier et les marchandises en aluminium

Définitions et interprétation

Définitions

1 Les définitions qui suivent s'appliquent au présent décret.

marchandises en acier Selon le cas :

a) marchandises classées dans un numéro tarifaire figurant à la partie 1 de l'annexe;

b) marchandises classées dans un numéro tarifaire du Chapitre 99 de la liste des dispositions tarifaires et qui peuvent également être classées dans un numéro tarifaire figurant à la partie 1 de l'annexe. (*steel goods*)

marchandises en aluminium Selon le cas :

a) marchandises classées dans un numéro tarifaire figurant à la partie 2 de l'annexe;

b) marchandises classées dans un numéro tarifaire du Chapitre 99 de la liste des dispositions tarifaires et qui peuvent également être classées dans un numéro tarifaire figurant à la partie 2 de l'annexe. (*aluminum goods*)

Acier fondu et coulé en Chine

2 (1) Pour l'application du présent décret, les marchandises contiennent de l'acier fondu et coulé en Chine si l'acier brut contenu dans celles-ci a été, en tout ou en partie, produit pour la première fois à l'état liquide dans un

^a S.C. 2020, c. 1, s. 191(1)

^b S.C. 2012, c. 26, s. 63(4)

^c S.C. 1997, c. 36

^a L.C. 2020, ch. 1, par. 191(1)

^b L.C. 2012, ch. 26, par. 63(4)

^c L.C. 1997, ch. 36

its first solid state — which can take the form of a semi-finished or finished steel mill product — in China.

Aluminum smelted and cast in China

(2) For the purposes of this Order, goods contain aluminum smelted and cast in China if

(a) the largest volume — or, if any, second largest volume — of primary aluminum contained in the goods was produced in China; or

(b) the aluminum contained in the goods was most recently liquified and cast into a solid state — which can take the form of a semi-finished or finished aluminum product — in China.

Surtax

Surtax — steel goods

3 (1) Steel goods that contain steel melted and poured in China are subject to a surtax in the amount of 25% of the value for duty determined in accordance with sections 47 to 55 of the *Customs Act*.

Deeming

(2) Steel goods are deemed to contain steel melted and poured in China if the importer fails to provide, when requested by an officer, a certificate, report or commercial invoice that demonstrates that the goods do not contain steel melted and poured in China.

Surtax — aluminum goods

4 (1) Aluminum goods that contain aluminum smelted and cast in China are subject to a surtax in the amount of 25% of the value for duty determined in accordance with sections 47 to 55 of the *Customs Act*.

Deeming

(2) Aluminum goods are deemed to contain aluminum smelted and cast in China if the importer fails to provide, when requested by an officer,

(a) a certificate or report that demonstrates that

(i) the largest volume — and, if any, second largest volume — of primary aluminum contained in the goods was produced in a country other than China, and

(ii) the aluminum contained in the goods was most recently liquified and cast into a solid state in a country other than China; or

fourneau destiné à la fabrication de l'acier et coulé dans son premier état solide — lequel peut prendre la forme soit d'un produit semi-fini ou d'un produit fini fabriqué en aciérie — en Chine.

Aluminium fusionné et moulé en Chine

(2) Pour l'application du présent décret, les marchandises contiennent de l'aluminium fusionné et moulé en Chine si, selon le cas :

a) la plus importante ou, le cas échéant, la seconde plus importante quantité d'aluminium de première fusion qu'elles contiennent a été produite en Chine;

b) l'aluminium qu'elles contiennent a été le plus récemment liquéfié et moulé dans son état solide — lequel peut prendre la forme soit d'un produit semi-fini ou d'un produit fini fabriqué en aluminium — en Chine.

Surtaxe

Surtaxe — marchandises en acier

3 (1) Les marchandises en acier qui contiennent de l'acier fondu et coulé en Chine sont assujetties à une surtaxe correspondant à vingt-cinq pour cent de leur valeur en douane, déterminée conformément aux articles 47 à 55 de la *Loi sur les douanes*.

Assimilation

(2) Les marchandises en acier sont réputées contenir de l'acier fondu et coulé en Chine si l'importateur omet de fournir, à la demande de l'agent des douanes, un certificat, un rapport ou une facture commerciale qui démontre que celles-ci ne contiennent pas d'acier fondu et coulé en Chine.

Surtaxe — marchandises en aluminium

4 (1) Les marchandises en aluminium qui contiennent de l'aluminium fusionné et moulé en Chine sont assujetties à une surtaxe correspondant à vingt-cinq pour cent de leur valeur en douane, déterminée conformément aux articles 47 à 55 de la *Loi sur les douanes*.

Assimilation

(2) Les marchandises en aluminium sont réputées contenir de l'aluminium fusionné et moulé en Chine si l'importateur omet de fournir, à la demande de l'agent des douanes, selon le cas :

a) un certificat ou un rapport qui démontre que, à la fois :

(i) la plus importante et, le cas échéant, la seconde plus importante quantité d'aluminium de première fusion qu'elles contiennent a été produite dans un pays autre que la Chine,

(b) a commercial invoice that demonstrates that the goods do not contain aluminum smelted and cast in China.

Exceptions

5 Despite sections 3 and 4, the following steel goods and aluminum goods are not subject to the surtax:

(a) goods that are accounted for under subsection 32(1), (3) or (5) of the *Customs Act* in a single declaration and that have a cumulative value for duty of \$5000 or less;

(b) goods that are subject to a surtax under the *China Surtax Order (2024)*;

(c) goods that are *casual goods*, as defined in section 2 of the *Persons Authorized to Account for Casual Goods Regulations*;

(d) goods that are classified under a tariff item of Chapter 98 of the List of Tariff Provisions, even if the goods are otherwise classifiable under a tariff item set out in the schedule;

(e) goods that originate in the United States, as determined in accordance with the *Determination of Country of Origin for the Purpose of Marking Goods (CUSMA Countries) Regulations*; and

(f) goods that are in transit to Canada on the day on which this Order comes into force.

Amendments to This Order

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

Deeming

(2) Steel goods are deemed to contain steel melted and poured in China if the importer fails to provide, when requested by an officer, a certificate that demonstrates that the goods do not contain steel melted and poured in China.

7 Subsection 4(2) of this Order is replaced by the following:

Deeming

(2) Aluminum goods are deemed to contain aluminum smelted and cast in China if the importer fails to provide,

(ii) l'aluminium qu'elles contiennent a été le plus récemment liquéfié et moulé dans son état solide dans un pays autre que la Chine;

b) une facture commerciale qui démontre qu'elles ne contiennent pas d'aluminium fusionné et moulé en Chine.

Exceptions

5 Malgré les articles 3 et 4, les marchandises en acier et les marchandises en aluminium ci-après ne sont pas assujetties à la surtaxe :

a) celles qui font l'objet d'une seule déclaration en détail en application des paragraphes 32(1), (3) ou (5) de la *Loi sur les douanes* et dont la valeur en douane cumulative n'excède pas 5 000\$;

b) celles assujetties à une surtaxe imposée en vertu du *Décret imposant une surtaxe à la Chine (2024)*;

c) celles qui sont des *marchandises occasionnelles*, au sens de l'article 2 du *Règlement visant les personnes autorisées à faire la déclaration en détail de marchandises occasionnelles*;

d) celles classées dans un numéro tarifaire du Chapitre 98 de la liste des dispositions tarifaires, même si elles peuvent également être classées dans un numéro tarifaire figurant à l'annexe;

e) celles dont l'origine — déterminée conformément au *Règlement sur la détermination, aux fins de marquage, du pays d'origine des marchandises (pays ACEUM)* — est les États-Unis;

f) celles en transit vers le Canada à la date d'entrée en vigueur du présent décret.

Modification du présent décret

6 Le paragraphe 3(2) du présent décret est remplacé par ce qui suit :

Assimilation

(2) Les marchandises en acier sont réputées contenir de l'acier fondu et coulé en Chine si l'importateur omet de fournir, à la demande de l'agent des douanes, un certificat qui démontre que celles-ci ne contiennent pas d'acier fondu et coulé en Chine.

7 Le paragraphe 4(2) du présent décret est remplacé par ce qui suit :

Assimilation

(2) Les marchandises en aluminium sont réputées contenir de l'aluminium fusionné et moulé en Chine si

when requested by an officer, a certificate that demonstrates that

- (a) the largest volume — and, if any, second largest volume — of primary aluminum contained in the goods was produced in a country other than China; and
- (b) the aluminum contained in the goods was most recently liquified and cast into a solid state in a country other than China.

Coming into Force

Registration

8 (1) Subject to subsection (2), this Order comes into force on July 31, 2025, but if it is registered after that day, it comes into force on the day on which it is registered.

September 22, 2025

(2) Sections 6 and 7 come into force on September 22, 2025.

SCHEDULE

(Section 1 and paragraph 5(d))

Tariff Items — Goods Subject to Surtax

PART 1

Steel Goods

7206.10.00
7206.90.00
7207.11.00
7207.12.00
7207.19.00
7207.20.00
7208.10.00
7208.25.00
7208.26.00
7208.27.00
7208.36.00
7208.37.00
7208.38.00
7208.39.00
7208.40.00
7208.51.00

l'importateur omet de fournir, à la demande de l'agent des douanes, un certificat qui démontre que, à la fois :

- a) la plus importante et, le cas échéant, la seconde plus importante quantité d'aluminium de première fusion qu'elles contiennent a été produite dans un pays autre que la Chine;
- b) l'aluminium qu'elles contiennent a été le plus récemment liquéfié et moulé dans son état solide dans un pays autre que la Chine.

Entrée en vigueur

Enregistrement

8 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent décret entre en vigueur le 31 juillet 2025 ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

22 septembre 2025

(2) Les articles 6 et 7 entrent en vigueur le 22 septembre 2025.

ANNEXE

(article 1 et alinéa 5d))

Numéros tarifaires des marchandises assujetties à la surtaxe

PARTIE 1

Marchandises en acier

7206.10.00
7206.90.00
7207.11.00
7207.12.00
7207.19.00
7207.20.00
7208.10.00
7208.25.00
7208.26.00
7208.27.00
7208.36.00
7208.37.00
7208.38.00
7208.39.00
7208.40.00
7208.51.00

7208.52.00	7208.52.00
7208.53.00	7208.53.00
7208.54.00	7208.54.00
7208.90.00	7208.90.00
7209.15.00	7209.15.00
7209.16.00	7209.16.00
7209.17.00	7209.17.00
7209.18.00	7209.18.00
7209.25.00	7209.25.00
7209.26.00	7209.26.00
7209.27.00	7209.27.00
7209.28.00	7209.28.00
7209.90.00	7209.90.00
7210.11.00	7210.11.00
7210.12.00	7210.12.00
7210.20.00	7210.20.00
7210.30.00	7210.30.00
7210.41.00	7210.41.00
7210.49.00	7210.49.00
7210.50.00	7210.50.00
7210.61.00	7210.61.00
7210.69.00	7210.69.00
7210.70.00	7210.70.00
7210.90.00	7210.90.00
7211.13.00	7211.13.00
7211.14.00	7211.14.00
7211.19.00	7211.19.00
7211.23.00	7211.23.00
7211.29.00	7211.29.00
7211.90.00	7211.90.00
7212.10.00	7212.10.00
7212.20.00	7212.20.00
7212.30.00	7212.30.00
7212.40.00	7212.40.00
7212.50.00	7212.50.00
7212.60.00	7212.60.00
7213.10.00	7213.10.00
7213.20.00	7213.20.00
7213.91.00	7213.91.00
7213.99.00	7213.99.00
7214.20.00	7214.20.00
7214.30.00	7214.30.00
7214.91.00	7214.91.00
7214.99.00	7214.99.00
7215.10.00	7215.10.00
7215.50.00	7215.50.00
7215.90.00	7215.90.00
7216.10.00	7216.10.00
7216.21.00	7216.21.00
7216.22.00	7216.22.00

7216.31.00	7216.31.00
7216.32.00	7216.32.00
7216.33.00	7216.33.00
7216.40.00	7216.40.00
7216.50.00	7216.50.00
7216.99.00	7216.99.00
7217.10.00	7217.10.00
7217.20.00	7217.20.00
7217.30.00	7217.30.00
7217.90.00	7217.90.00
7218.10.00	7218.10.00
7218.91.00	7218.91.00
7218.99.00	7218.99.00
7219.11.00	7219.11.00
7219.12.00	7219.12.00
7219.13.00	7219.13.00
7219.14.00	7219.14.00
7219.21.00	7219.21.00
7219.22.00	7219.22.00
7219.23.00	7219.23.00
7219.24.00	7219.24.00
7219.31.00	7219.31.00
7219.32.00	7219.32.00
7219.33.00	7219.33.00
7219.34.00	7219.34.00
7219.35.00	7219.35.00
7219.90.00	7219.90.00
7220.12.00	7220.12.00
7220.20.00	7220.20.00
7220.90.00	7220.90.00
7221.00.00	7221.00.00
7222.11.00	7222.11.00
7222.19.00	7222.19.00
7222.20.00	7222.20.00
7222.30.00	7222.30.00
7222.40.00	7222.40.00
7223.00.00	7223.00.00
7224.10.00	7224.10.00
7224.90.00	7224.90.00
7225.11.00	7225.11.00
7225.19.00	7225.19.00
7225.30.00	7225.30.00
7225.40.00	7225.40.00
7225.50.00	7225.50.00
7225.91.00	7225.91.00
7225.92.00	7225.92.00
7225.99.00	7225.99.00
7226.11.00	7226.11.00
7226.19.00	7226.19.00
7226.20.00	7226.20.00

7226.91.00	7226.91.00
7226.92.00	7226.92.00
7226.99.00	7226.99.00
7227.10.00	7227.10.00
7227.20.00	7227.20.00
7227.90.00	7227.90.00
7228.20.00	7228.20.00
7228.30.00	7228.30.00
7228.40.00	7228.40.00
7228.50.00	7228.50.00
7228.60.00	7228.60.00
7228.70.00	7228.70.00
7229.20.00	7229.20.00
7229.90.00	7229.90.00
7301.10.00	7301.10.00
7302.10.00	7302.10.00
7302.40.00	7302.40.00
7302.90.00	7302.90.00
7304.11.00	7304.11.00
7304.19.00	7304.19.00
7304.22.00	7304.22.00
7304.23.00	7304.23.00
7304.24.00	7304.24.00
7304.29.00	7304.29.00
7304.31.00	7304.31.00
7304.39.00	7304.39.00
7304.49.00	7304.49.00
7304.51.00	7304.51.00
7304.59.00	7304.59.00
7304.90.00	7304.90.00
7305.11.00	7305.11.00
7305.12.00	7305.12.00
7305.19.00	7305.19.00
7305.20.00	7305.20.00
7305.31.00	7305.31.00
7305.39.00	7305.39.00
7305.90.00	7305.90.00
7306.11.00	7306.11.00
7306.19.00	7306.19.00
7306.21.00	7306.21.00
7306.29.00	7306.29.00
7306.30.00	7306.30.00
7306.40.00	7306.40.00
7306.50.00	7306.50.00
7306.61.00	7306.61.00
7306.69.00	7306.69.00
7306.90.00	7306.90.00

PART 2

Aluminum Goods

- 7601.10.00
- 7601.20.00
- 7604.10.00
- 7604.21.00
- 7604.29.00
- 7605.11.00
- 7605.19.00
- 7605.21.00
- 7605.29.00
- 7606.11.00
- 7606.12.00
- 7606.91.00
- 7606.92.00
- 7607.11.00
- 7607.19.00
- 7607.20.00
- 7608.10.00
- 7608.20.00
- 7609.00.00

REGULATORY IMPACT ANALYSIS
STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

China is engaging in non-market acts, policies, and practices with respect to their steel and aluminum sectors which could lead to an increase of Chinese imports that adversely affect domestic production, as well as planned investments in Canada’s steel and aluminum industries.

Existing tariffs and other recent import measures by various countries, including Canada, to address this issue have the effect of decreasing direct imports from China into countries imposing these measures. However, such measures also create an incentive for China to export their steel and aluminum to other countries along the supply chain for further manufacturing before being exported to their final destination, including to Canada, without being subject to tariffs applicable to China. This results in the spreading of non-market driven overcapacity throughout steel and aluminum global value chains, creating adverse impacts that affect Canadian domestic production, and threaten the long-term viability of the Canadian industry.

PARTIE 2

Marchandises en aluminium

- 7601.10.00
- 7601.20.00
- 7604.10.00
- 7604.21.00
- 7604.29.00
- 7605.11.00
- 7605.19.00
- 7605.21.00
- 7605.29.00
- 7606.11.00
- 7606.12.00
- 7606.91.00
- 7606.92.00
- 7607.11.00
- 7607.19.00
- 7607.20.00
- 7608.10.00
- 7608.20.00
- 7609.00.00

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA
RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

La Chine adopte des pratiques, politiques et mesures non axées sur le marché dans ses secteurs de l’acier et de l’aluminium, ce qui pourrait entraîner une augmentation des importations chinoises ayant des effets négatifs sur la production nationale, ainsi que sur les investissements prévus dans les industries canadiennes de l’acier et de l’aluminium.

Les droits de douane existants et d’autres mesures récentes d’importation mises en place par divers pays, y compris le Canada, pour remédier à cette situation ont pour effet de réduire les importations directes en provenance de la Chine dans les pays appliquant ces mesures. Toutefois, ces mesures incitent également la Chine à exporter son acier et son aluminium vers d’autres pays dans la chaîne d’approvisionnement pour y subir des transformations supplémentaires avant d’être exportés vers leur destination finale — notamment le Canada — sans être soumis aux droits de douane applicables à la Chine. Cela entraîne une propagation de la surcapacité non fondée sur le marché à travers les chaînes de valeur mondiales de l’acier et de l’aluminium, ce qui a des répercussions négatives sur la production nationale canadienne et menace la viabilité à long terme de l’industrie canadienne.

Background

Steel and aluminum and their associated supply chains represent strategic sectors in the Canadian economy. These goods serve as a critical input in a variety of downstream industries, such as automotive production, transportation, construction, renewable energy, packaging and electrical/electronic sectors.

Canada, along with like-minded trading partners and the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), have long noted concerns about structural overcapacity in steel and aluminum and the associated impacts on global trade, and the role that certain government policies and practices can play in driving this overcapacity.

China is the world's largest steelmaker, producing over one billion metric tonnes in 2023 (i.e. 54% of global production). Despite softening global demand, China has increased its capacity by 18.6 million metric tonnes (more than Canada's total production capacity) since 2018. Similarly, China's primary aluminum capacity has grown from 11% of global production to 59% over the last two decades, with the Chinese government providing support of up to \$70 billion between 2013 and 2017 alone, according to the OECD.

Non-market policies and practices by the Chinese government in these sectors, often utilizing higher carbon production technology, have contributed to persistent, non-market structural overcapacity, affecting the profitability and long-term economic viability of market-oriented Canadian firms.

China's non-market policies and practices include, but are not limited to, pervasive subsidization, insufficient or non-existent labour and environmental standards that are contrary to Canadian values, and other measures to artificially lower production costs. As a result, China is exporting steel and aluminum at unfairly low prices, distorting global trade. There has already been nearly a doubling of imports of steel and aluminum made in China into the Canadian market between 2020 (356 914 tonnes) and 2024 (689 734 tonnes).

Canada has found evidence of significant and diverse acts, policies and practices from the Chinese government that support steel and aluminum manufacturing and the

Contexte

L'acier, l'aluminium et les chaînes d'approvisionnement qui y sont associées représentent des secteurs stratégiques pour l'économie canadienne. Ces produits constituent un intrant essentiel pour un grand nombre d'industries en aval, notamment la fabrication automobile, le transport, la construction, les énergies renouvelables, l'emballage et les secteurs électrique/électronique.

Le Canada, de concert avec des partenaires commerciaux partageant les mêmes vues ainsi que l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), exprime depuis longtemps des préoccupations concernant la surcapacité structurelle dans les secteurs de l'acier et de l'aluminium, ainsi que ses effets sur le commerce mondial, et le rôle que peuvent jouer certaines politiques et pratiques gouvernementales dans l'aggravation de cette surcapacité.

La Chine est le plus grand producteur d'acier au monde, avec plus d'un milliard de tonnes métriques produites en 2023 (soit 54 % de la production mondiale). Malgré un affaiblissement de la demande mondiale, la Chine a accru sa capacité de production de 18,6 millions de tonnes métriques (soit plus que la capacité totale de production du Canada) depuis 2018. De même, la capacité de production d'aluminium primaire de la Chine est passée de 11 % à 59 % de la production mondiale au cours des vingt dernières années. L'OCDE estime que le gouvernement chinois a accordé un soutien allant jusqu'à 70 milliards de dollars entre 2013 et 2017.

Les politiques et pratiques non fondées sur le marché du gouvernement chinois dans ces secteurs, qui s'appuient souvent sur des technologies de production plus polluantes, ont contribué à une surcapacité structurelle persistante non fondée sur le marché, ce qui nuit à la rentabilité et à la viabilité économique à long terme des entreprises canadiennes orientées vers le marché.

Les politiques et pratiques non commerciales de la Chine comprennent, sans s'y limiter, un recours généralisé aux subventions, des normes du travail et environnementales insuffisantes ou inexistantes, ce qui est contraire aux valeurs canadiennes, ainsi que d'autres mesures visant à réduire artificiellement les coûts de production. En conséquence, la Chine exporte de l'acier et de l'aluminium à des prix injustement bas, ce qui perturbe le commerce mondial. On a déjà observé un quasi-doublement des importations d'acier et d'aluminium fabriqués en Chine sur le marché canadien entre 2020 (356 914 tonnes) et 2024 (689 734 tonnes).

Le Canada a trouvé des éléments de preuve démontrant un ensemble important et varié d'actes, de politiques et de pratiques du gouvernement chinois soutenant la

production of key inputs. These non-market policies and practices include

- pervasive subsidization in various forms, including production subsidies, below-market financing and preferential tax treatment;
- concerning labour practices: evidence that Chinese steel and aluminum producers have benefitted from insufficient labour standards, selective enforcement of labour rules, weak or non-existent worker representation and bargaining rights, as well as evidence of forced labour in the Xinjiang region; and
- lax environmental standards: China's steel and aluminum production is characterized by a distinctly higher emissions intensity, mainly attributable to a comparatively high carbon footprint due to China's lax environmental standards and enforcement, and its reliance on fossil fuel (particularly coal-fired) power generation.

These non-market policies and practices benefit Chinese-made steel and aluminum leading to excess capacity, distorted price signals, and artificially low manufacturing costs that depress global prices.

Reflective of this, in June 2024, G7 Leaders committed to “acting together to promote economic resilience, confront non-market policies and practices that undermine the level playing field and our economic security, and strengthen our coordination to address global overcapacity challenges.” As a result, an increased number of countries have introduced or strengthened measures on Chinese steel and aluminum, including Canada.

Canada may apply trade measures (including surtaxes) to respond to acts, policies or practices of other countries' governments that adversely affect, or lead directly or indirectly to adverse effects on, trade in goods or services of Canada. Canada has already taken action to address imports of steel and aluminum from China. On October 22, 2024, Canada imposed a surtax of 25% on imports of Chinese steel and aluminum to address the adverse effects of China's non-market acts, policies and practices in the steel and aluminum sectors. This surtax applies only to steel and aluminum originating in China.

These measures have not been sufficient to address the impacts of global overcapacity driven by Chinese non-market policies and practices. Although these surtaxes target the direct imports of steel and aluminum, the measures also created incentives that have resulted in overcapacity

fabrication d'acier et d'aluminium ainsi que la production d'intrants clés. Ces politiques et pratiques comprennent notamment :

- un recours généralisé aux subventions sous diverses formes, notamment des subventions à la production, du financement en deçà des taux du marché et des traitements fiscaux préférentiels;
- des pratiques de travail préoccupantes : des preuves indiquent que les producteurs chinois d'acier et d'aluminium bénéficient de normes du travail insuffisantes, d'une application sélective des règles du travail, d'une représentation des travailleurs faible ou inexistante, de l'absence de droit de négociation, ainsi que d'éléments laissant croire à du travail forcé dans la région du Xinjiang;
- des normes environnementales laxistes : la production d'acier et d'aluminium en Chine présente une intensité d'émissions particulièrement élevée, principalement attribuable à une empreinte carbone comparativement plus forte en raison de normes et d'une application environnementale plus faibles, ainsi que d'un recours massif aux combustibles fossiles (notamment l'électricité produite au charbon).

Ces politiques et pratiques non fondées sur le marché profitent à l'acier et à l'aluminium chinois, entraînant une surcapacité, des signaux de prix faussés, et des coûts de fabrication artificiellement bas qui font baisser les prix mondiaux.

En réponse, en juin 2024, les dirigeants du G7 se sont engagés à agir ensemble pour « accroître la résilience économique, lutter contre les politiques et les pratiques contraires au marché qui compromettent l'égalité des chances et notre sécurité économique, et renfor[er] notre coordination pour relever les défis mondiaux en matière de capacités excédentaires ». En conséquence, un nombre croissant de pays, dont le Canada, ont introduit ou renforcé des mesures visant l'acier et l'aluminium chinois.

Le Canada peut appliquer des mesures commerciales (y compris des surtaxes) pour répondre à des actes, politiques ou pratiques de gouvernements étrangers qui nuisent, directement ou indirectement, au commerce de biens ou de services du Canada. Le Canada a déjà pris des mesures pour faire face aux importations d'acier et d'aluminium en provenance de la Chine. Le 22 octobre 2024, le Canada a imposé une surtaxe de 25 % sur les importations d'acier et d'aluminium chinois afin de remédier aux effets néfastes des actes, politiques et pratiques non commerciaux de la Chine dans ces secteurs. Cette surtaxe ne s'applique qu'aux produits originaires de la Chine.

Toutefois, ces mesures ne suffisent pas à contrer les effets de la surcapacité mondiale causée par les politiques et pratiques non fondées sur le marché de la Chine. Bien que ces surtaxes visent les importations directes d'acier et d'aluminium, elles créent également des incitatifs entraînant

(through exports or investment) being exported to third countries, which then export their goods containing Chinese steel and aluminum to Canada. For example,

- China's steel exports have surged to third markets in Southeast Asia, the Middle East and North Africa, and Latin America, which in turn have increased their exports. Over half of all Chinese steel exports are directed to ten markets (Vietnam, South Korea, Indonesia, United Arab Emirates, Philippines, Thailand, Saudi Arabia, Turkey, India, and Malaysia), several of which have shown significant growth in steel and aluminum exports over recent years. For example, Vietnam, Indonesia, and South Korea's exports to the European Union (EU), Latin America and CUSMA countries have increased by 80%, 143%, and 17%, respectively, between 2022 to 2024, while Malaysia's exports to Canada-United States-Mexico Agreement (CUSMA) countries and Southeast Asia have increased by 34% during the same period.
- In addition, there has been an increase in steel imports to Canada from certain countries in these regions in 2025 year-to-date (January to May) compared to 2024. These include a 101% increase in imports from Indonesia, and over tenfold increases in imports from Malaysia (1163%), Oman (1691%), and the Philippines (1042%).
- With respect to aluminum, while the Chinese government set a self-imposed limit to its annual aluminum production in 2017, Chinese producers, including State Owned Enterprises (SOEs), have responded by building factories in third countries, including Indonesia, Vietnam, Malaysia, Kazakhstan, and Angola. China's metals association stated that Chinese firms intend to build factories in Southeast Asia that would result in 10 million metric tonnes ("mmt") of added aluminum capacity — at least 3.0 mmt in Indonesia.

As trade-oriented industries, Canadian steel and aluminum producers continue to face challenges resulting from global overcapacity, and from products exported from diverse countries that are made from Chinese-produced steel and aluminum. Imports of steel and aluminum made from low-cost Chinese-produced steel and aluminum undermine investments in the sectors, including devaluing existing investments and deterring future investments. Therefore, they lead, directly or indirectly, to adverse effects on the trade in steel and aluminum of Canada.

This situation is further exacerbated by U.S. tariffs of 50% on all steel and aluminum imports imposed on June 4, 2025 (increased from the 25% tariffs imposed by the U.S. on March 12, 2025), since imports containing artificially

l'exportation de la surcapacité (par des exportations ou des investissements) vers des pays tiers, qui réexportent ensuite vers le Canada des biens contenant de l'acier ou de l'aluminium chinois. Par exemple :

- Les exportations d'acier chinois vers des marchés tiers en Asie du Sud-Est, au Moyen-Orient, en Afrique du Nord et en Amérique latine ont augmenté, ces marchés ayant à leur tour accru leurs propres exportations. Plus de la moitié des exportations d'acier chinois sont dirigées vers dix marchés (Vietnam, Corée du Sud, Indonésie, Émirats arabes unis, Philippines, Thaïlande, Arabie saoudite, Turquie, Inde et Malaisie), dont plusieurs ont enregistré une forte croissance de leurs exportations d'acier et d'aluminium ces dernières années. Par exemple, les exportations du Vietnam, de l'Indonésie et de la Corée du Sud vers l'Union européenne (UE), l'Amérique latine et les pays de l'Accord Canada–États-Unis–Mexique (ACEUM) ont augmenté respectivement de 80 %, 143 % et 17 % entre 2022 et 2024, tandis que les exportations de la Malaisie vers ces mêmes régions ont augmenté de 34 %.
- On note également une hausse des importations d'acier au Canada en provenance de certains pays de ces régions entre janvier et mai 2025 par rapport à la même période en 2024 : une augmentation de 101 % des importations en provenance d'Indonésie, et des hausses de plus de dix fois des importations en provenance de la Malaisie (1163 %), d'Oman (1691 %) et des Philippines (1042 %).
- En ce qui concerne l'aluminium, bien que le gouvernement chinois ait fixé en 2017 une limite à la production annuelle nationale, les producteurs chinois, y compris les entreprises d'État, ont réagi en construisant des usines dans des pays tiers, notamment en Indonésie, au Vietnam, en Malaisie, au Kazakhstan et en Angola. L'association chinoise des métaux a indiqué que les entreprises chinoises entendaient bâtir en Asie du Sud-Est des usines qui ajouteraient 10 millions de tonnes métriques de capacité, dont au moins 3,0 millions en Indonésie.

En tant qu'industries axées sur les exportations, les producteurs canadiens d'acier et d'aluminium continuent de faire face à des défis résultant de la surcapacité mondiale et de produits exportés par divers pays, mais fabriqués à partir d'acier et d'aluminium chinois à faible coût. Ces importations compromettent les investissements dans les secteurs concernés, en dévalorisant les investissements existants et en décourageant les investissements futurs. Elles entraînent ainsi, directement ou indirectement, des effets préjudiciables sur le commerce canadien de l'acier et de l'aluminium.

La situation est aggravée par la hausse des tarifs américains sur l'acier et l'aluminium, passés à 50 % le 4 juin 2025 (contre 25 % depuis le 12 mars 2025). Les importations contenant de l'acier et de l'aluminium chinois à bas prix,

low-priced Chinese steel and aluminum originally destined for the U.S. will be seeking new markets.

As an additional response measure to U.S. tariffs, on March 13, 2025, Canada imposed 25% retaliatory tariffs on \$29.8 billion worth of imports from the U.S. including \$12.6 billion in steel products and \$3 billion on aluminum products.

Additionally, on June 27, 2025, the Government imposed tariff-rate quotas (TRQ) set at 100% of 2024 imports of steel products from non-free trade agreement (FTA) partners, to stabilize the domestic steel market in the face of potential diversion. Imports above specified quota levels are subject to a 50% surtax. On July 16, 2025, Canada announced that it will tighten the TRQ levels for steel products from non-FTA countries to 50% of 2024 volumes and apply a 50% tariff on steel imports beyond those levels. For non-CUSMA countries with FTAs in force with Canada, Canada will introduce a TRQ level for steel products at 100% of 2024 volumes and apply a 50% tariff on steel imports above those levels. There will be no changes for CUSMA partners.

A number of G7 countries are also taking individual action on the growing trend of exporters seeking to circumvent trade measures by diverting their exports through third-country markets. For example, the U.S. steel and aluminum tariffs are intended, in part, to address concerns that more targeted trade remedies do not address these indirect effects of Chinese overcapacity. The European Commission notes in its European Steel and Metals Action Plan that their current trade remedy regime is unable to meet this challenge as it can only apply duties on the basis of direct imports. To ensure the effectiveness of its existing measures, the Commission is assessing whether it should introduce a “melt and poured rule” to allow the Commission “to act against the country where the metal was originally melted, regardless of the place of subsequent transformation and the origin of the good as determined by the traditional non-preferential rules of origin.”

Objective

The objective of the Order is to respond to the acts, policies and practices of the Government of China which are contrary to Canadian values that adversely affect, or lead directly or indirectly to adverse effects on, the trade in goods of Canada. To help level the playing field for Canadian steel and aluminum workers and allow Canada's steel and aluminum industry to compete by limiting imports into Canada of steel products that are melted and poured or aluminum products that are smelt and cast in China, regardless of country of export, except for the U.S.

initialement destinées aux États-Unis, chercheront désormais à pénétrer d'autres marchés.

En réponse, le 13 mars 2025, le Canada a imposé des surtaxes de rétorsion de 25 % sur 29,8 milliards de dollars d'importations en provenance des États-Unis, dont 12,6 milliards de dollars de produits en acier et 3 milliards de dollars de produits en aluminium.

En outre, le 27 juin 2025, le gouvernement a instauré des contingents tarifaires (CT) équivalents à 100 % des importations de 2024 de produits d'acier en provenance de pays n'ayant pas d'accord de libre-échange (ALE) avec le Canada, afin de stabiliser le marché intérieur de l'acier face au risque de détournement des échanges. Les importations excédant ces niveaux sont soumises à une surtaxe de 50 %. Le 16 juillet 2025, le Canada a annoncé un resserrement des niveaux de CT pour les produits d'acier en provenance de pays non-membres d'un ALE à 50 % des volumes de 2024, et une surtaxe de 50 % au-delà de ce seuil. Pour les pays liés au Canada par un ALE (autre que l'ACEUM), un CT équivalent à 100 % des volumes de 2024 sera instauré, avec une surtaxe de 50 % au-delà. Aucun changement n'est prévu pour les partenaires de l'ACEUM.

Plusieurs pays du G7 prennent également des mesures individuelles face à la tendance croissante des exportateurs à contourner les mesures commerciales en redirigeant leurs exportations par des marchés tiers. Par exemple, les surtaxes américaines visent notamment à remédier aux effets indirects de la surcapacité chinoise que les mesures commerciales ciblées ne permettent pas de traiter adéquatement. La Commission européenne note, dans son plan d'action sur l'acier et les métaux, que son régime actuel de recours commerciaux ne permet pas de répondre à ce défi, car il ne peut s'appliquer qu'aux importations directes. Afin d'assurer l'efficacité de ses mesures existantes, la Commission envisage d'introduire une « règle de fonte et de coulage » qui permettrait de cibler le pays dans lequel le métal a été initialement fondu, indépendamment du lieu de transformation ultérieur et de l'origine déterminée par les règles d'origine non préférentielles traditionnelles.

Objectif

L'objectif du Décret est de répondre aux actes, politiques et pratiques du gouvernement chinois, contraires aux valeurs canadiennes, qui nuisent ou entraînent directement ou indirectement des effets préjudiciables sur le commerce de biens du Canada. Il s'agit de rétablir des conditions de concurrence équitables pour les travailleurs canadiens de l'acier et de l'aluminium, et de permettre à l'industrie canadienne de l'acier et de l'aluminium de demeurer concurrentielle, en limitant les importations au Canada de produits d'acier fondus et coulés ou de produits d'aluminium fusionnés et moulés en Chine, quel que soit le pays exportateur, à l'exception des États-Unis.

Description

The *Steel Goods and Aluminum Goods Surtax Order* (the Order) imposes an additional surtax of 25% on steel that is melted and poured or aluminum that is smelted and cast in China, regardless of the country of export, except for the U.S. The surtax will apply to imports of steel and aluminum into Canada unless importers provide evidence to the Canada Border Services Agency (CBSA) demonstrating that the subject steel or aluminum goods do not contain steel that was melted and poured or aluminum that was smelted and cast in China.

Steel will be considered melted and poured in China if any of the raw steel contained in a good is first produced in a liquid state and poured into its first solid state in China. Aluminum will be considered smelt and cast in China if it is where the largest or second-largest volume of primary aluminum in a good is produced or is the country where the aluminum was most recently cast.

The scope of steel and aluminum products covered is the same as the *China Surtax Order (2024)* and applies to goods classified under Chapter 99 of the List of Tariff Provisions that are also classifiable under the tariff items in the schedule of this order. Chapter 99 waives customs duties on certain commercial importations, such as goods for specific uses (e.g. religious goods) and in select situations to assist a small number of complex manufacturing activities.

To claim an exemption from the surtax, importers will be required to provide evidence to demonstrate that the country of melt and pour for steel or smelt and cast for aluminum included in the good is not China. Importers can demonstrate this by providing a certificate to the CBSA indicating the country of melt and pour or smelt and cast. Until September 22, 2025, importers may also provide a commercial invoice as evidence of the country of melt and pour or smelt and cast. If importers are unable to provide evidence demonstrating that China is not the country of melt and pour or the country of smelt and cast, the goods will be deemed to include Chinese steel or aluminum, and the surtax will apply.

When applied, the surtax will be calculated on the basis of the value for duty of the imported goods, the value for duty being determined as per the methodology laid out in sections 47 to 55 of the *Customs Act*. While this surtax applies in addition to certain applicable duties, including anti-dumping or countervailing duties, it does not apply in addition to Canada's existing tariffs on steel and aluminum products from China.

Description

Le *Décret imposant une surtaxe sur les marchandises en acier et les marchandises en aluminium* (le Décret) impose une surtaxe additionnelle de 25 % sur les produits d'acier fondus et coulés ou les produits d'aluminium fusionnés et moulés en Chine, quel que soit le pays exportateur, à l'exception des États-Unis. Cette surtaxe s'appliquera aux importations d'acier et d'aluminium au Canada, à moins que les importateurs ne fournissent à l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) des preuves démontrant que les produits visés ne contiennent pas d'acier fondu et coulé ou d'aluminium fusionné et moulé en Chine.

L'acier sera considéré comme fondu et coulé en Chine si une partie de l'acier brut contenu dans le produit a d'abord été produite à l'état liquide et coulée en un premier état solide en Chine. L'aluminium sera considéré comme fusionné et moulé en Chine si ce pays est celui où est produit le plus grand (ou le deuxième plus grand) volume d'aluminium primaire contenu dans le produit, ou s'il s'agit du pays où l'aluminium a été le plus récemment moulé.

L'étendue des produits en acier et en aluminium visés est la même que celle définie dans le *Décret imposant une surtaxe à la Chine (2024)*, et s'applique aux produits classés sous le chapitre 99 de la Liste des dispositions tarifaires, qui sont également classifiables sous les positions tarifaires figurant dans l'annexe du présent décret. Le chapitre 99 prévoit une exonération des droits de douane pour certaines importations commerciales, comme des biens destinés à un usage spécifique (par exemple les biens religieux) ou, dans certaines situations particulières, pour soutenir un nombre limité d'activités manufacturières complexes.

Pour obtenir une exemption de la surtaxe, les importateurs devront fournir des éléments de preuve indiquant que le pays de fonte et de coulage de l'acier ou de fusion et de moulage de l'aluminium n'est pas la Chine. Ces éléments de preuve pourront prendre la forme d'un certificat présenté à l'ASFC indiquant le pays de fonte/coulage ou de fusion/moulage. Jusqu'au 22 septembre 2025, une facture commerciale indiquant ce pays pourra également être acceptée. Si les importateurs ne peuvent démontrer que la Chine n'est pas le pays de fonte/coulage ou de fusion/moulage, les produits seront réputés contenir de l'acier ou de l'aluminium chinois, et la surtaxe s'appliquera.

Lorsque la surtaxe s'applique, elle sera calculée sur la valeur en douane des marchandises importées, selon la méthode établie aux articles 47 à 55 de la *Loi sur les douanes*. Cette surtaxe s'ajoute à certains droits applicables, y compris les droits antidumping ou compensateurs, mais ne s'applique pas en plus des droits de douane déjà imposés par le Canada sur les produits d'acier et d'aluminium en provenance de Chine.

The surtax will apply to covered products that are within the specified quota levels of the TRQ. However, no other surtaxes imposed under the *Customs Tariff*, including this measure, may be applied to goods that are above the specified quota levels of the TRQ and, therefore, subject to a 50% surtax, based on the *Order Amending the Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods* and the *Order Amending the Import Control List (2025-1)* at the time of implementation.

Goods that are in transit to Canada on or before the surtax comes into force are excluded, as are imports that have a cumulative value for duty of less than \$5,000 (i.e. where all goods accounted for on the same accounting document have a value for duty of less than \$5,000).

Additionally, imports defined as “casual goods,” as defined in section 2 of the *Persons Authorized to Account for Casual Goods Regulations* and imports that are classified under a tariff item of Chapter 98 of the List of Tariff Provisions (even if the goods are otherwise classifiable under a tariff item set out in the schedule) are not subject to the surtax. Chapter 98 waives customs duties on certain non-commercial importations, such as travellers’ exemptions.

Imports from the U.S. have been excluded from this measure due to the existing 25% surtax in place on imports of steel and aluminum products from the U.S.

Regulatory development

Consultation

On March 22, 2025, the Government launched [consultations](#) on potential trade measures to prevent diversion of steel products into Canada, seeking views by April 21, 2025. The consultations were not specific to the country of melt and pour or smelt and cast nor any other specific trade measure.

The Government received close to 80 submissions from a variety of stakeholders, including businesses, industry associations, unions and provincial governments. Stakeholders in the steel industry were highly supportive of a surtax, and specified support for a measure targeting goods melted and poured in China or countries sanctioned under the *Special Economic Measures Act*. Other stakeholders raised concerns that the surtax would increase the cost and/or reduce the availability of the goods they import, particularly for goods where there are no domestic alternatives. Remissions may be considered in the future

La surtaxe s’appliquera aux produits visés qui sont à l’intérieur des niveaux de quota précisés dans les CT. Toutefois, aucune autre surtaxe prévue par le *Tarif des douanes*, y compris cette mesure, ne peut être appliquée aux produits au-delà des niveaux de quota spécifiés dans les CT, qui sont donc déjà assujettis à une surtaxe de 50 %, conformément au *Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe sur l’importation de certains produits de l’acier* et le *Décret modifiant la Liste des marchandises d’importation contrôlée (2025-1)* en vigueur au moment de sa mise en œuvre.

Les produits en transit vers le Canada au moment de l’entrée en vigueur de la surtaxe sont exclus, tout comme les importations dont la valeur en douane cumulative est inférieure à 5 000 \$ (c’est-à-dire lorsque toutes les marchandises figurant sur un même document de comptabilisation ont une valeur en douane inférieure à 5 000 \$).

De plus, les importations définies comme « marchandises occasionnelles » selon l’article 2 du *Règlement visant les personnes autorisées à comptabiliser les marchandises occasionnelles*, ainsi que les importations classées sous un numéro tarifaire du chapitre 98 de la Liste des dispositions tarifaires (même si les marchandises sont également classifiables sous un numéro tarifaire de l’annexe), ne sont pas assujetties à la surtaxe. Le chapitre 98 prévoit une exonération des droits de douane pour certaines importations non commerciales, telles que les exemptions accordées aux voyageurs.

Les importations en provenance des États-Unis sont exclues de cette mesure en raison de la surtaxe de 25 % déjà en vigueur sur les importations de produits d’acier et d’aluminium américains.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Le 22 mars 2025, le gouvernement a lancé des [consultations](#) sur d’éventuelles mesures commerciales visant à prévenir le détournement de produits d’acier vers le Canada, sollicitant les commentaires des parties prenantes jusqu’au 21 avril 2025. Ces consultations ne portaient pas spécifiquement sur le pays de fonte et de coulage ou de fusion et de moulage, ni sur une mesure commerciale particulière.

Le gouvernement a reçu près de 80 mémoires provenant de divers intervenants, notamment des entreprises, des associations industrielles, des syndicats et des gouvernements provinciaux. Les acteurs du secteur de l’acier se sont montrés fortement favorables à l’imposition d’une surtaxe, et ont exprimé un appui particulier à une mesure ciblant les produits fondus et coulés en Chine ou dans des pays visés par des sanctions en vertu de la *Loi sur les mesures économiques spéciales*. D’autres intervenants ont soulevé des préoccupations quant au fait qu’une surtaxe pourrait entraîner une hausse des coûts et/ou une réduction de la

to allow importers to request relief from these surtaxes in certain limited instances.

All comments have been taken into consideration in determining the appropriate course of action, while still ensuring that the objective of addressing the adverse effects on the Canadian industry caused by Chinese steel and aluminum are addressed. To provide importers time to adapt to the new requirements, all goods in-transit at the time the surtax comes into force will be exempt from the surtax. Likewise, imports with a total value for duty below \$5,000 will also be exempted from the application of the surtax. This is intended to reduce the added burden on importers by aligning with an exemption in place for steel imported under Canada's Steel Import Monitoring Program, administered by Global Affairs Canada, whereby country of melt and pour information is not required to be provided for imports with a total value for duty below \$5,000.

While these consultations did not seek feedback on imports of aluminum, the Aluminum Association of Canada separately expressed support for a measure to address concerns over aluminum smelt and cast in non-market economic conditions, such as in China.

The Government also held a public consultation from May 21 to June 28, 2024, to seek stakeholders' input on whether aluminum importers should be required to report and allow publication of the country of smelt and cast details as part of Canada's Aluminum Import Monitoring Program. Participants included a wide range of industry actors (i.e. producers, manufacturers, importers, associations, unions, provincial governments and international partners). A majority of respondents expressed support for the collection and publication of data on the country of smelt and cast noting increased transparency as a benefit. However, some respondents also noted concerns with the administrative burden and supply chain disruptions.

The Government will continue to engage affected stakeholder groups as this measure is implemented. This includes discussion with stakeholders through the Steel and Aluminum Trade Monitoring Task Forces, who meet regularly to closely monitor trade and market trends to support government decision-making. The Order will be reviewed periodically to account for developments in the market, ongoing trade discussions with other countries,

disponibilité des produits importés, en particulier pour ceux pour lesquels il n'existe pas de solution de rechange produite au Canada. Des remises pourraient être envisagées ultérieurement afin de permettre aux importateurs de demander un allègement de la surtaxe dans certains cas limités.

Tous les commentaires ont été pris en compte dans la détermination de la marche à suivre, tout en veillant à répondre aux effets préjudiciables sur l'industrie canadienne causés par l'acier et l'aluminium chinois. Afin de permettre aux importateurs de s'adapter aux nouvelles exigences, tous les produits en transit au moment de l'entrée en vigueur de la surtaxe seront exemptés. De même, les importations dont la valeur en douane totale est inférieure à 5 000 \$ seront également exemptées de l'application de la surtaxe. Cette mesure vise à réduire le fardeau supplémentaire imposé aux importateurs, en s'alignant sur une exemption déjà prévue dans le cadre du Programme de surveillance des importations d'acier du Canada, administré par Affaires mondiales Canada, selon lequel les renseignements sur le pays de fonte et de coulage ne sont pas requis pour les importations dont la valeur en douane totale est inférieure à 5 000 \$.

Bien que ces consultations ne portaient pas sur les importations d'aluminium, l'Association de l'aluminium du Canada a, de son côté, exprimé son appui à une mesure visant à répondre aux préoccupations concernant l'aluminium fusionné et moulé dans des conditions économiques non fondées sur le marché, comme en Chine.

Par ailleurs, le gouvernement a mené une consultation publique du 21 mai au 28 juin 2024 afin de recueillir les commentaires des parties prenantes sur l'occasion d'exiger que les importateurs d'aluminium déclarent et permettent la publication des renseignements sur le pays de fusion et de moulage dans le cadre du Programme de surveillance des importations d'aluminium du Canada. Les participants comprenaient un large éventail d'acteurs de l'industrie (c'est-à-dire des producteurs, des fabricants, des importateurs, des associations, des syndicats, des gouvernements provinciaux et des partenaires internationaux). La majorité des répondants ont exprimé leur soutien à la collecte et à la publication de données sur le pays de fusion et de moulage, en soulignant que cela améliorerait la transparence. Toutefois, certains ont aussi exprimé des préoccupations liées au fardeau administratif et aux perturbations potentielles dans les chaînes d'approvisionnement.

Le gouvernement continuera de dialoguer avec les groupes d'intervenants concernés à mesure que cette mesure sera mise en œuvre. Cela comprendra des discussions avec les parties prenantes dans le cadre des groupes de travail sur la surveillance du commerce de l'acier et de l'aluminium, qui se réunissent régulièrement pour suivre de près l'évolution du commerce et du marché et appuyer la prise de décision gouvernementale. Le Décret sera examiné

and to assess impacts and determine whether adjustments are appropriate.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

Following the completion of the assessment of modern treaty implications, no adverse impacts on potential or established Indigenous or treaty rights, which are recognized and affirmed in section 35 of the *Constitution Act, 1982*, were identified in the Order.

Instrument choice

Subsection 53(2) of the *Customs Tariff* provides the authority for the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of Finance and the Minister of Foreign Affairs, or by the Minister of State (US Trade) specifically in relation to Canada-US trade, by order, to make goods that originate in any country subject to a surtax for the purpose of responding to acts, policies or practices of a country that adversely affect, or lead directly or indirectly to adverse effects on, trade in goods or services of Canada.

Other instruments were considered but were not found suitable to address the broad range of pervasive Chinese non-market policies and practices, and the resulting spread of trade distortions into global supply chains in a timely manner.

Regulatory analysis

Benefits and costs

Baseline scenario

In the absence of the application of the surtax, the spreading of non-market driven overcapacity will continue to distort steel and aluminum global value chains, allowing artificially low-priced steel and aluminum from China to be exported to third countries for incorporation into products that are then exported to Canada. This activity is expected to accelerate in light of the imposition of border measures by other countries, namely the imposition of 50% surtaxes on imports of steel and aluminum by the U.S., which will lead to goods containing steel melted and poured or aluminum smelt and cast in China to be diverted from the U.S. into alternative markets, such as Canada. Combined, this will adversely impact Canadian steel and aluminum producers and adversely affect the long-term viability of these Canadian industries.

périodiquement afin de tenir compte de l'évolution du marché, des discussions commerciales en cours avec d'autres pays, et d'évaluer les effets de la mesure afin de déterminer si des rectifications sont nécessaires.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

À l'issue de l'évaluation des répercussions des traités modernes, aucun effet négatif sur les droits ancestraux ou issus de traités, établis ou potentiels, qui sont reconnus et confirmés à l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*, n'a été relevé dans le Décret.

Choix de l'instrument

Le paragraphe 53(2) du Tarif des douanes confère au Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Finances et du ministre des Affaires étrangères, ou du ministre d'État (Commerce avec les États-Unis), spécifiquement en ce qui concerne le commerce Canada–États-Unis, le pouvoir, par décret, d'assujettir à une surtaxe des marchandises originaires de tout pays, afin de répondre à des actes, politiques ou pratiques d'un pays qui nuisent ou entraînent, directement ou indirectement, des effets préjudiciables sur le commerce de biens ou de services du Canada.

D'autres instruments ont été envisagés, mais n'ont pas été jugés appropriés pour répondre, de manière efficace et en temps opportun, à l'éventail étendu des politiques et pratiques non commerciales généralisées de la Chine et aux distorsions commerciales qui en découlent dans les chaînes d'approvisionnement mondiales.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Scénario de référence

En l'absence d'application de la surtaxe, la propagation de la surcapacité non fondée sur le marché continuera de perturber les chaînes de valeur mondiales de l'acier et de l'aluminium, en permettant à de l'acier et de l'aluminium chinois offerts à des prix artificiellement bas d'être exportés vers des pays tiers, où ils sont intégrés dans des produits et ensuite exportés vers le Canada. Cette activité devrait s'intensifier à la suite de l'imposition de mesures frontalières par d'autres pays, notamment l'instauration de surtaxes de 50 % sur les importations d'acier et d'aluminium par les États-Unis, ce qui entraînera le détournement de marchandises contenant de l'acier fondu et coulé ou de l'aluminium fusionné et moulé en Chine vers d'autres marchés, comme le Canada. Combinés, ces facteurs auront des effets négatifs sur les producteurs canadiens d'acier et d'aluminium et compromettront la viabilité à long terme de ces industries au Canada.

Regulatory scenario

Canadian importers of steel and aluminum goods that were melted and poured or smelt and cast in China will be charged a surtax of 25% of the value for duty of those importations. This will increase the costs of importing goods containing steel and aluminum produced in China under non-market economic conditions and make goods from market-driven sources, including domestically produced ones, more comparably priced and competitive.

Benefits

This surtax is intended to level the playing field for Canadian steel and aluminum producers and workers, and offset the negative effects of persistent global overcapacity caused by non-market practices by China, such as pervasive subsidization and insufficient or non-existent labour and environmental standards that are contrary to Canadian values. Steel and aluminum goods produced in third countries with artificially low-priced steel and aluminum inputs from China are not subject to normal market conditions and further drive persistent, structural overcapacity in these sectors. The surtax would protect Canadian producers from artificially low-priced imports that threaten the long-term viability of the Canadian steel and aluminum industries.

The steel and aluminum industries are important sectors to the Canadian economy. The steel industry supports over 23 000 high-skill and high-wage jobs, and contributed \$3 billion to Canada's gross domestic product (GDP) in 2024. The industry serves as a hub for other manufacturing activities and supports upstream and downstream industries that reinforce local and regional economies. There are 10 steelmaking firms in Canada, operating 16 steel mills in 5 provinces. Approximately 75% of Canadian steelmaking capacity is situated in Ontario and another 15% in Quebec.

The Canadian primary aluminum industry ranks fourth in the world following China, India and Russia. The sector contributes \$4.3 billion to Canada's GDP and supports over 9 500 jobs, with an annual production of about 3.3 million tonnes of primary aluminum. There are three producers of primary aluminum in Canada, which operate nine plants: eight in Quebec and one in British Columbia.

Furthermore, imports of steel and aluminum that include inputs from countries where non-market policies and practices result in lacking environmental protection result in costs that have not been internalized by the producer

Scénario réglementaire

Les importateurs canadiens de produits en acier et en aluminium fondus et coulés ou fusionnés et moulés en Chine seront assujettis à une surtaxe de 25 % de la valeur en douane de ces importations. Cette mesure augmentera le coût d'importation de biens contenant de l'acier et de l'aluminium produits en Chine dans des conditions économiques non fondées sur le marché et rendra les produits provenant de sources axées sur le marché, y compris ceux fabriqués au Canada, plus compétitifs et comparables en matière de prix.

Avantages

Cette surtaxe vise à rétablir des conditions de concurrence équitables pour les producteurs et travailleurs canadiens de l'acier et de l'aluminium, et à compenser les effets négatifs de la surcapacité mondiale persistante causée par les pratiques non fondées sur le marché de la Chine, notamment la subvention généralisée ainsi que des normes insuffisantes ou inexistantes en matière de travail et d'environnement, contraires aux valeurs canadiennes. Les produits en acier et en aluminium fabriqués dans des pays tiers à partir d'acier et d'aluminium chinois vendus à des prix artificiellement bas ne sont pas soumis à des conditions de marché normales et contribuent à aggraver la surcapacité structurelle persistante dans ces secteurs. La surtaxe protégera les producteurs canadiens contre les importations à prix artificiellement bas qui menacent la viabilité à long terme des industries canadiennes de l'acier et de l'aluminium.

Les industries de l'acier et de l'aluminium sont des secteurs importants pour l'économie canadienne. L'industrie de l'acier soutient plus de 23 000 emplois qualifiés et bien rémunérés, et a contribué à hauteur de 3 milliards de dollars au produit intérieur brut (PIB) du Canada en 2024. Ce secteur constitue un pôle pour d'autres activités manufacturières et soutient des industries en amont et en aval qui renforcent les économies locales et régionales. Le Canada compte 10 entreprises sidérurgiques exploitant 16 aciéries réparties dans 5 provinces. Environ 75 % de la capacité sidérurgique canadienne se situe en Ontario et 15 % au Québec.

L'industrie canadienne de l'aluminium primaire se classe quatrième au monde, derrière la Chine, l'Inde et la Russie. Ce secteur contribue pour 4,3 milliards de dollars au PIB canadien et soutient plus de 9 500 emplois, avec une production annuelle d'environ 3,3 millions de tonnes d'aluminium primaire. Trois producteurs d'aluminium primaire opèrent neuf usines au Canada : huit au Québec et une en Colombie-Britannique.

Par ailleurs, les importations d'acier et d'aluminium qui incluent des intrants provenant de pays où les politiques et pratiques non fondées sur le marché entraînent un manque de protection environnementale se traduisent

of the good. Rather, these costs are borne by those that suffer from the related environmental damages, such as climate change impacts. This surtax will limit Canada's indirect contributions to global climate change-induced costs by limiting imports from such countries. For example, the average CO₂ emissions intensity for [steel production \(PDF\)](#) in China is about 1.9 tons of CO₂ per ton produced versus approximately 1.2 tons in Canada. The average CO₂ emissions intensity for [aluminum production \(PDF\)](#) in China is about 12.5 of CO₂ per ton produced versus approximately 2 tons in Canada.

Costs

The surtax increases the cost of steel and aluminum imports melted and poured or smelt and cast in China for Canadian importers. Consequently, importers may seek out products not melted and poured or smelt and cast in China, or continue purchasing them, but pass the incremental importation costs, in whole or in part, onto their Canadian clients, including downstream manufacturers that use steel and aluminum as inputs or consumers of finished products.

Based on the OECD trade in value-added database, it is estimated that the surtax would affect \$224 million worth of steel imports and \$36 million worth of aluminum imports based on 2024 import statistics, which could incur an estimated cost on importers of up to \$56 million for steel and \$9 million for aluminum. However, these estimates assume no changes to 2024 import patterns and, therefore, may overstate the revenue implications given the likely shifts in trade patterns, including the possibility for importers to source from domestic producers.

Consumer impacts as a result of price increases are also expected, as supply chains adjust to the new trade environment. In the short term, importers may pass the surtax to domestic consumers, who may then choose to seek local or imported alternatives, which could result in higher prices (consumer costs) of steel and aluminum products. Increased costs could initially approach the full value of the surtax applied to imports (e.g. 25%), depending on how much of the total cost of the finished good the steel and aluminum input represents, as well as the degree to which these costs are passed along to consumers or borne by producers. However, in the long term, this is likely to decrease as steel and aluminum is sourced from companies that do not use steel melted and poured or aluminum smelt and cast in China.

par des coûts non internalisés par le producteur. Ces coûts sont plutôt assumés par ceux qui subissent les dommages environnementaux liés, tels que les impacts du changement climatique. Cette surtaxe limitera la contribution indirecte du Canada aux coûts mondiaux induits par le changement climatique en limitant les importations en provenance de ces pays. Par exemple, l'intensité moyenne des émissions de CO₂ pour la [production d'acier \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#) en Chine est d'environ 1,9 tonne de CO₂ par tonne produite, contre environ 1,2 tonne au Canada. L'intensité moyenne des émissions de CO₂ pour la [production d'aluminium \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#) en Chine est d'environ 12,5 tonnes de CO₂ par tonne produite, contre environ 2 tonnes au Canada.

Coûts

La surtaxe augmente le coût des importations d'acier et d'aluminium fondus et coulés ou fusionnés et moulés en Chine pour les importateurs canadiens. Par conséquent, ces importateurs peuvent chercher à se procurer des produits qui ne sont pas fondus et coulés ou fusionnés et moulés en Chine, ou à continuer d'acheter ces produits en transférant les coûts additionnels d'importation, en totalité ou en partie, sur leurs clients canadiens, y compris les fabricants en aval qui utilisent l'acier et l'aluminium comme intrants, ou les consommateurs de produits finis.

Selon la base de données de l'OCDE sur les échanges en valeur ajoutée, il est estimé que la surtaxe affecterait 224 millions de dollars d'importations d'acier et 36 millions de dollars d'importations d'aluminium, sur la base des statistiques d'importation de 2024, ce qui pourrait entraîner un coût estimé pour les importateurs allant jusqu'à 56 millions de dollars pour l'acier et 9 millions de dollars pour l'aluminium. Toutefois, ces estimations supposent qu'il n'y ait pas de changement dans les habitudes d'importation de 2024 et pourraient donc surestimer les recettes attendues, compte tenu des changements probables dans les flux commerciaux, notamment la possibilité pour les importateurs de se fournir auprès de producteurs nationaux.

Des impacts pour les consommateurs résultant d'augmentations de prix sont également attendus à mesure que les chaînes d'approvisionnement s'adaptent au nouvel environnement commercial. À court terme, les importateurs pourraient répercuter la surtaxe sur les consommateurs domestiques, qui pourraient alors choisir des solutions de rechange locales ou importées, ce qui pourrait entraîner une hausse des prix (coûts pour les consommateurs) des produits en acier et en aluminium. L'augmentation des coûts pourrait initialement s'approcher de la valeur totale de la surtaxe appliquée aux importations (par exemple 25 %), selon la part que représentent les intrants d'acier et d'aluminium dans le coût total du produit fini, ainsi que selon le degré de répercussion de ces coûts sur les consommateurs ou leur prise en charge par les producteurs.

The surtaxes based on country of melt and pour and smelt and cast will apply alongside the existing TRQ on steel, both to imports within and outside of the quota. To ease the burden on importers and, unless specified otherwise in the *Order Amending the Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods* and the *Order Amending the Import Control List (2025-1)*, no other surtaxes imposed under the *Customs Tariff*, including this measure, may be applied to goods exceeding the specified quota levels of the TRQ and therefore subject to a 50% surtax.

The long-term scope and nature of impacts will depend on many variables, including the overall demand for steel and aluminum, the availability of products produced by alternate sources, including in Canada, and the extent to which importers absorb the cost of the surtaxes.

Small business lens

Analysis under the small business lens determined that the measure would impose administrative requirements on Canadian small businesses; however, these are expected to be limited. Many importers already provide documentation of the country of melt and pour for steel products. Importers of aluminum products may face minor costs associated with the time required to find the country of smelt and cast information. Small businesses that use materials containing steel and/or aluminum will also face reduced options for suppliers or be required to pay higher prices.

To reduce the burden placed on small businesses importing small amounts of steel and aluminum, goods cumulatively valued at under \$5,000 are excluded from the application of the surtax. No additional flexibility is being provided to small businesses, as this measure is designed to protect Canadian industry and the administrative requirements are integral to its design and function.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies since there is an incremental increase in the administrative burden on businesses. However, duties are considered taxes for the purposes of the one-for-one rule, and section 6(a) of the *Red Tape Reduction Regulations* authorizes the Treasury Board to exempt regulations related to tax and tax administration.

Cependant, à long terme, cette hausse devrait diminuer, puisque l'acier et l'aluminium seront davantage sourcés auprès d'entreprises qui n'utilisent pas d'acier fondu et coulé ou d'aluminium fusionné et moulé en Chine.

Les surtaxes fondées sur le pays de fonte et de coulage ou de fusion et de moulage s'appliqueront parallèlement au CT existant sur l'acier, tant pour les importations à l'intérieur qu'à l'extérieur du quota. Pour alléger le fardeau des importateurs, et sauf indication contraire dans le *Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier* et le *Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée (2025-1)*, aucune autre surtaxe prévue par le *Tarif des douanes*, y compris cette mesure, ne peut être appliquée aux marchandises dépassant les niveaux de quota spécifiés dans le CT et qui sont donc assujetties à une surtaxe de 50 %.

L'ampleur et la nature des impacts à long terme dépendront de plusieurs variables, notamment la demande globale pour l'acier et l'aluminium, la disponibilité de produits issus de sources alternatives, y compris au Canada, et la mesure dans laquelle les importateurs absorberont le coût des surtaxes.

Lentille des petites entreprises

L'analyse sous la lentille des petites entreprises a déterminé que la mesure imposerait des exigences administratives aux petites entreprises canadiennes; toutefois, celles-ci devraient être limitées. De nombreux importateurs fournissent déjà des documents attestant du pays de fonte et de coulage pour les produits en acier. Les importateurs de produits en aluminium pourraient toutefois subir des coûts mineurs liés au temps nécessaire pour obtenir les informations sur le pays de fusion et de moulage. Les petites entreprises qui utilisent des matériaux contenant de l'acier et/ou de l'aluminium verront également leurs choix de fournisseurs réduits ou devront payer des prix plus élevés.

Afin de réduire le fardeau imposé aux petites entreprises important de faibles quantités d'acier et d'aluminium, des marchandises avec une valeur cumulative inférieure à 5 000 \$ sont exclues de l'application de la surtaxe. Aucune flexibilité additionnelle n'est accordée aux petites entreprises, puisque cette mesure vise à protéger l'industrie canadienne et que les exigences administratives sont essentielles à sa conception et à son fonctionnement.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique, car il y a une augmentation supplémentaire du fardeau administratif pour les entreprises. Cependant, les droits de douane sont considérés comme une mesure fiscale aux fins de cette règle, et l'alinéa 6a) du *Règlement sur la réduction de la paperasse* autorise le Conseil du Trésor à exempter les

As a result, the Order is exempted from the requirement to offset burden and titles under the rule.

The Order impose some administrative burden on steel and aluminum importers. Importers of applicable goods would need to provide documents demonstrating that the goods being imported do not contain steel melted and poured or aluminum smelt and cast in China. This documentation is already provided for steel imports.

Regulatory cooperation and alignment

Canada's key trading partners have identified similar concerns and are taking, or are considering taking, steps to protect their steel and aluminum markets. For example, U.S. steel and aluminum tariffs are intended, in part, to address the effects of Chinese overcapacity. The European Commission is assessing the introduction of a "melt and poured rule" to allow the Commission "to act against the country where the metal was originally melted, regardless of the place of subsequent transformation and the origin of the good as determined by the traditional non-preferential rules of origin."

Effects on the environment

Limiting steel and aluminum imports melted and poured or smelt and cast in China, which are among the most carbon-intensive in the world, is expected to have positive environmental impacts, as these steel and aluminum imports are expected to be replaced by domestic and other foreign sources that are less carbon-intensive. For example, the average CO₂ emissions intensity for [steel production \(PDF\)](#) in China is about 1.9 tons of CO₂ per ton produced versus approximately 1.2 tons in Canada. The average CO₂ emissions intensity for [aluminum production \(PDF\)](#) in China is about 12.5 of CO₂ per ton produced, versus approximately 2 tons in Canada. Chinese steel has also been estimated to have a carbon intensity of more than double that of the U.S. or Mexico, while Chinese aluminum production is among the most carbon-intensive in the world. The ultimate impact will depend on the degree to which the surtax alters trade patterns and the relative carbon intensity of alternative sources.

In accordance with the [Cabinet Directive on Strategic Environmental and Economic Assessment](#) (SEEA Directive), a preliminary scan concluded that a strategic environmental and economic assessment is not required.

règlements liés à la fiscalité et à l'administration fiscale. Par conséquent, le Décret est exempté de l'exigence de compenser le fardeau et les titres en vertu de cette règle.

Le Décret impose un certain fardeau administratif aux importateurs d'acier et d'aluminium. Les importateurs des marchandises visées devront fournir des documents prouvant que les produits importés ne contiennent pas d'acier fondu et coulé ou d'aluminium fusionné et moulé en Chine. Cette documentation est déjà requise pour les importations d'acier.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Les principaux partenaires commerciaux du Canada ont identifié des préoccupations similaires et prennent, ou envisagent de prendre, des mesures pour protéger leurs marchés de l'acier et de l'aluminium. Par exemple, les surtaxes américaines sur l'acier et l'aluminium visent en partie à remédier aux effets de la surcapacité chinoise. La Commission européenne étudie l'introduction d'une « règle de fonte et de coulée » qui permettrait à la Commission « d'agir contre le pays où le métal a été initialement fondu, indépendamment du lieu de la transformation ultérieure et de l'origine du produit telle que déterminée par les règles traditionnelles d'origine non préférentielle ».

Effets sur l'environnement

La limitation des importations d'acier et d'aluminium fondus et coulés ou fusionnés et moulés en Chine, qui figurent parmi les plus émetteurs de carbone au monde, devrait avoir des impacts environnementaux positifs, ces importations devant être remplacées par des sources nationales et étrangères moins intensives en carbone. Par exemple, l'intensité moyenne des émissions de CO₂ pour [la production d'acier \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#) en Chine est d'environ 1,9 tonne de CO₂ par tonne produite, contre environ 1,2 tonne au Canada. L'intensité moyenne des émissions de CO₂ pour [la production d'aluminium \(PDF, disponible en anglais seulement\)](#) en Chine est d'environ 12,5 tonnes de CO₂ par tonne produite, contre environ 2 tonnes au Canada. Il est également estimé que l'acier chinois a une intensité en carbone de plus du double de celle des États-Unis ou du Mexique, tandis que la production d'aluminium chinoise figure parmi les plus intensives en carbone au monde. L'impact final dépendra du degré auquel la surtaxe modifie les flux commerciaux et de l'intensité en carbone relative des sources alternatives.

Conformément à la [Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale et économique stratégique](#) (Directive EEES), une analyse préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale et économique stratégique ne s'impose pas.

Gender-based analysis plus

No impacts based on gender and other identity factors have been identified for this Order.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

This Order will come into force on July 31, 2025, or the day on which it is registered, whichever is later. Consistent with similar previous measures, goods that are in transit to Canada on that date will be exempted from the surtax.

The Order will be implemented by the CBSA, as the administrator of the *Customs Tariff*. The CBSA will release a Customs Notice to inform the importing community of issues related to the administration of the tariffs. Bulletins to internal staff will also be issued to support the implementation of the measure. Additional details on evidence required to demonstrate the country of melt and pour or country of smelt and cast for importers will be included in the Customs Notice, based on the requirements established in the Order.

Contact

Marie-Hélène Cantin
Director
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Email: tariff-tarif@fin.gc.ca

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucune analyse comparative entre les sexes plus n'a été jugée nécessaire pour le Décret.

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

Ce décret entrera en vigueur le 31 juillet 2025, ou à la date de son enregistrement, selon la dernière de ces deux dates. Conformément à des mesures similaires antérieures, les marchandises en transit vers le Canada à cette date seront exemptées de la surtaxe.

Le Décret sera appliqué par l'ASFC, en tant qu'administrateur du *Tarif des douanes*. L'ASFC publiera un Avis des douanes pour informer la communauté des importateurs des questions liées à l'administration des tarifs. Des bulletins pour personnel interne seront également diffusés pour soutenir la mise en œuvre de la mesure. Des détails supplémentaires sur les preuves requises pour démontrer le pays de fonte et de coulage ou le pays de fusion et de moulage pour les importateurs seront inclus dans l'Avis des douanes, conformément aux exigences établies dans le Décret.

Personne-ressource

Marie-Hélène Cantin
Directrice
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Courriel : tariff-tarif@fin.gc.ca

Registration
SOR/2025-155 July 30, 2025

CUSTOMS TARIFF

P.C. 2025-593 July 30, 2025

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance and the Minister of Foreign Affairs, makes the annexed *Order Amending the Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods* under subsection 53(2)^a and section 79^b of the *Customs Tariff*^c.

Order Amending the Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods

Amendments

1 (1) The portion of subsection 2(1) of the *Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods*¹ before paragraph (a) is replaced by the following:

Surtax — countries with no trade agreement

2 (1) Subject to section 3, goods that are classified under a tariff item set out in column 4 of Schedule 1 and do not originate in a country listed in Schedule 3, as well as those that are otherwise classifiable under one of those tariff items but are classified under a tariff item of Chapter 99 of the List of Tariff Provisions, are subject to a surtax in the amount of 50% of their value for duty determined in accordance with sections 47 to 55 of the *Customs Act* if

(2) Section 2 of the Order is amended by adding the following after subsection (1):

Transitional measures

(1.1) For the period beginning on August 1, 2025 and ending on September 25, 2025, the surtax referred to in subsection (1) applies if

(a) the quantity of goods of the same class imported during that period exceeds the quantity determined by the formula

A – B

^a S.C. 2020, c. 1, s. 191(1)
^b S.C. 2024, c. 3, s. 37
^c S.C. 1997, c. 36
¹ SOR/2025-148

Enregistrement
DORS/2025-155 Le 30 juillet 2025

TARIF DES DOUANES

C.P. 2025-593 Le 30 juillet 2025

Sur recommandation du ministre des Finances et de la ministre des Affaires étrangères et en vertu du paragraphe 53(2)^a et de l'article 79^b du *Tarif des douanes*^c, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier*, ci-après.

Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier

Modifications

1 (1) Le passage du paragraphe 2(1) du *Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier*¹ précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

Surtaxe — pays sans accord commercial

2 (1) Sous réserve de l'article 3, les marchandises classées dans l'un des numéros tarifaires visés à la colonne 4 de l'annexe 1 qui ne sont pas originaires d'un pays visé à l'annexe 3 — ainsi que celles qui peuvent également être classées dans l'un de ces numéros tarifaires, mais qui sont classées dans un numéro tarifaire du Chapitre 99 de la liste des dispositions tarifaires — sont assujetties à une surtaxe correspondant à cinquante pour cent de leur valeur en douane, déterminée conformément aux articles 47 à 55 de la *Loi sur les douanes*, si, selon le cas :

(2) L'article 2 du même décret est modifié par adjonction, après le paragraphe (1), de ce qui suit :

Mesures transitoires

(1.1) Pour la période débutant le 1^{er} août 2025 et se terminant le 25 septembre 2025, la surtaxe prévue au paragraphe (1) s'applique dans les cas suivants :

a) la quantité de marchandises de la même catégorie qui sont importées au cours de cette période est supérieure à la quantité obtenue par la formule suivante :

A – B

^a L.C. 2020, ch. 1, par. 191(1)
^b L.C. 2024, ch. 3, art. 37
^c L.C. 1997, ch. 36
¹ DORS/2025-148

where

- A** is the quarterly total set out in column 2 of Schedule 1 for goods of the same class, and
 - B** is the quantity of goods of the same class that are imported during the period beginning on June 27, 2025 and ending on July 31, 2025 under a permit that is issued under subsection 8(1) of the *Export and Import Permits Act* in respect of steel goods referred to in item 82 of the *Import Control List*; or
- (b)** the quantity of goods of the same class that originate in the same country and are imported during the period beginning on June 27, 2025 and ending on September 25, 2025 under a permit that is issued under subsection 8(1) of the *Export and Import Permits Act* in respect of steel goods referred to in item 82 of the *Import Control List* exceeds the quantity determined by multiplying the percentage set out in column 3 of Schedule 1 by the quarterly total set out in column 2 of that Schedule for that class.

(3) Subsection 2(3) of the Order is repealed.

2 The Order is amended by adding the following after section 2:

Surtax — countries with trade agreement

2.1 (1) Subject to section 3, goods that are classified under a tariff item set out in column 4 of Schedule 2 and originate in a country listed in Schedule 3, as well as those that are otherwise classifiable under one of those tariff items but are classified under a tariff item of Chapter 99 of the List of Tariff Provisions, are subject to a surtax in the amount of 50% of their value for duty determined in accordance with sections 47 to 55 of the *Customs Act* if

- (a)** the quantity of goods of the same class that are imported during the same quarterly period exceeds the quarterly total set out in column 2 of Schedule 2 for that class; or
- (b)** the quantity of goods of the same class that originate in the same country and are imported during the same quarterly period exceeds the quantity determined by multiplying the percentage set out in column 3 of Schedule 2 by the quarterly total set out in column 2 of that Schedule for that class.

où

- A** représente le total trimestriel prévu à la colonne 2 de l'annexe 1 pour la même catégorie de marchandises,
 - B** la quantité de marchandises de la même catégorie qui sont importées — au cours de la période débutant le 27 juin 2025 et se terminant le 31 juillet 2025 — conformément à une licence délivrée en vertu du paragraphe 8(1) de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* à l'égard de produits en acier figurant à l'article 82 de la *Liste des marchandises d'importation contrôlée*;
- b)** la quantité de marchandises de la même catégorie qui sont originaires du même pays et qui sont importées — au cours de la période débutant le 27 juin 2025 et se terminant le 25 septembre 2025 — conformément à une licence délivrée en vertu du paragraphe 8(1) de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* à l'égard de produits en acier figurant à l'article 82 de la *Liste des marchandises d'importation contrôlée* est supérieure à la quantité obtenue par la multiplication du pourcentage prévu à la colonne 3 de l'annexe 1 par le total trimestriel prévu à la colonne 2 de cette annexe pour la catégorie.

(3) Le paragraphe 2(3) du même décret est abrogé.

2 Le même décret est modifié par adjonction, après l'article 2, de ce qui suit :

Surtaxe — pays visés par un accord commercial

2.1 (1) Sous réserve de l'article 3, les marchandises classées dans l'un des numéros tarifaires visés à la colonne 4 de l'annexe 2 qui sont originaires d'un pays visé à l'annexe 3 — ainsi que celles qui peuvent également être classées dans l'un de ces numéros tarifaires, mais qui sont classées dans un numéro tarifaire du Chapitre 99 de la liste des dispositions tarifaires — sont assujetties à une surtaxe correspondant à cinquante pour cent de leur valeur en douane, déterminée conformément aux articles 47 à 55 de la *Loi sur les douanes*, si, selon le cas :

- a)** la quantité de marchandises de la même catégorie qui sont importées au cours du même trimestre est supérieure au total trimestriel prévu à la colonne 2 de l'annexe 2 pour la catégorie;
- b)** la quantité de marchandises de la même catégorie qui sont originaires du même pays et qui sont importées au cours du même trimestre est supérieure à la quantité obtenue par la multiplication du pourcentage prévu à la colonne 3 de l'annexe 2 par le total trimestriel prévu à la colonne 2 de cette annexe pour la catégorie.

Transitional measures

(2) For the period beginning on August 1, 2025 and ending on September 25, 2025, the surtax referred to in subsection (1) applies if

(a) the quantity of goods of the same class imported during that period exceeds the total set out in column 2.1 of Schedule 2 for that class; or

(b) the quantity of goods of the same class that originate in the same country and are imported during that period exceeds the quantity determined by multiplying the percentage set out in column 3 of Schedule 2 by the total set out in column 2.1 of that Schedule for that class.

Quarterly period

(3) For the purposes of subsection (1), a quarterly period is a three-month period, the first of which begins on September 26, 2025.

Import permit

(4) Goods are considered to be imported in excess of the limits set out in subsection (1) if they are not imported under a permit that is issued under subsection 8(1) of the *Export and Import Permits Act* in respect of steel goods referred to in item 82 of the *Import Control List* and that is valid at the time at which the goods are accounted for under subsection 32(1), (3) or (5) of the *Customs Act*.

3 (1) Paragraphs 3(a) and (b) of the Order are replaced by the following:

(a) goods referred to in subsections 2(1) and (1.1) that are in transit to Canada on or before June 27, 2025;

(a.1) goods referred to in subsections 2.1(1) and (2) that are in transit to Canada on or before August 1, 2025;

(b) goods originating in Canada, the United States or Mexico;

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

(d) goods that are classified under a tariff item of Chapter 98 of the List of Tariff Provisions, even if the goods are otherwise classifiable under a tariff item set out in column 4 of Schedule 1 or in column 4 of Schedule 2.

Mesures transitoires

(2) Pour la période débutant le 1^{er} août 2025 et se terminant le 25 septembre 2025, la surtaxe prévue au paragraphe (1) s'applique dans les cas suivants :

a) la quantité de marchandises de la même catégories qui sont importées au cours de cette période est supérieure au total spécifié à la colonne 2.1 de l'annexe 2 pour la catégorie;

b) la quantité de marchandises d'une catégorie qui sont originaires du même pays et qui sont importées au cours de cette période est supérieure à la quantité obtenue par la multiplication du pourcentage prévu à la colonne 3 de l'annexe 2 par le total prévu à la colonne 2.1 de cette annexe pour la catégorie.

Trimestre

(3) Pour l'application du paragraphe (1), un trimestre est une période de trois mois dont le premier commence le 26 septembre 2025.

Licence d'importation

(4) Les marchandises sont considérées comme étant importées en quantité dépassant les limites prévues au paragraphe (1) si elles ne sont pas importées aux termes d'une licence qui est délivrée en vertu du paragraphe 8(1) de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* à l'égard de produits en acier figurant à l'article 82 de la *Liste des marchandises d'importation contrôlée* et qui est valide au moment où elles font l'objet de la déclaration en détail prévue aux paragraphes 32(1), (3) ou (5) de la *Loi sur les douanes*.

3 (1) Les alinéas 3a) et b) du même décret sont remplacés par ce qui suit :

a) les marchandises visées aux paragraphes 2(1) et (1.1) qui sont en transit vers le Canada le 27 juin 2025 ou avant cette date;

a.1) les marchandises visées aux paragraphes 2.1(1) et (2) qui sont en transit vers le Canada le 1^{er} août 2025 ou avant cette date;

b) les marchandises qui sont originaires du Canada, des États-Unis ou du Mexique;

(2) L'alinéa 3d) du même décret est remplacé par ce qui suit :

d) les marchandises classées dans un numéro tarifaire du Chapitre 98 de la liste des dispositions tarifaires, même si elles peuvent également être classées dans un numéro tarifaire visé à la colonne 4 de l'annexe 1 ou à la colonne 4 de l'annexe 2.

4 The Order is amended by adding the following after section 3:

Other surtaxes

3.1 Despite any other order made under the *Customs Tariff*, if a good that is subject to a surtax under this Order is also subject to any other surtax under the *Customs Tariff*, only the surtax under this Order is applicable to the good.

5 Schedules 1 and 2 to the Order are replaced by the Schedules 1, 2 and 3 set out in the schedule to this Order.

Coming into Force

6 This Order comes into force on August 1, 2025.

SCHEDULE

(Section 5)

SCHEDULE 1

(Subsections 2(1) and (1.1) and paragraph 3(d))

Importation Quotas — Countries with No Trade Agreement

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
1	Carbon Steel Ingots	14	97%	7206.10.00.00
				7206.90.00.00
				7224.10.00.00
2	Steel Billets and Blooms	76,181	70%	7207.11.00.10
				7207.11.00.21
				7207.11.00.29
				7207.12.00.00
				7207.19.00.10
				7207.19.00.90
				7207.20.00.10
				7207.20.00.20
				7207.20.00.30
				7207.20.00.90
				7224.90.00.00
3	Hot-Rolled Sheet	5,926	41%	7208.10.00.00
				7208.25.00.00
				7208.26.00.00
				7208.27.00.00
				7208.36.00.00

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

Autres surtaxes

3.1 Si d'autres surtaxes sont établies par tout autre décret pris en vertu du *Tarif des douanes* à l'égard de toute marchandise visée par le présent décret, seule la surtaxe établie par celui-ci s'applique à l'égard de la marchandise visée.

5 Les annexes 1 et 2 du même décret sont remplacées par les annexes 1, 2 et 3 figurant à l'annexe du présent décret.

Entrée en vigueur

6 Le présent décret entre en vigueur le 1^{er} août 2025.

ANNEXE

(article 5)

Item	Column 1 Class of Goods	Column 2 Quarterly Total (tonnes)	Column 3 Percentage per Country	Column 4 Tariff Item
				7208.37.00.10
				7208.37.00.20
				7208.37.00.50
				7208.38.00.10
				7208.38.00.20
				7208.38.00.50
				7208.39.00.00
				7208.53.00.00
				7208.54.00.00
				7208.90.00.00
				7211.14.00.90
				7211.19.00.10
				7211.19.00.90
				7211.90.00.00
				7225.50.00.10
				7225.50.00.20
				7225.50.00.30
				7225.50.00.40
4	Floor Plate	6	98%	7208.40.00.00
5	Steel Plate	13,003	36%	7208.51.00.11
				7208.51.00.12
				7208.51.00.19
				7208.51.00.21
				7208.51.00.22
				7208.51.00.23
				7208.51.00.24
				7208.51.00.25
				7208.51.00.31
				7208.51.00.32
				7208.51.00.33
				7208.51.00.34
				7208.51.00.35
				7208.51.00.41
				7208.51.00.42
				7208.51.00.43
				7208.51.00.44
				7208.51.00.45
				7208.51.00.51
				7208.51.00.52

Item	Column 1 Class of Goods	Column 2 Quarterly Total (tonnes)	Column 3 Percentage per Country	Column 4 Tariff Item
				7208.51.00.53
				7208.51.00.54
				7208.51.00.55
				7208.51.00.61
				7208.51.00.62
				7208.51.00.63
				7208.51.00.64
				7208.51.00.65
				7208.51.00.71
				7208.51.00.72
				7208.51.00.73
				7208.51.00.74
				7208.51.00.75
				7208.52.00.11
				7208.52.00.12
				7208.52.00.19
				7208.52.00.81
				7208.52.00.82
				7208.52.00.83
				7208.52.00.84
				7208.52.00.85
				7211.14.00.10
				7225.40.00.10
				7225.40.00.20
				7225.40.00.30
				7225.40.00.40
				7225.40.00.50
				7225.99.00.20
				7225.99.00.90
				7226.91.00.00
6	Cold-Rolled Sheet	15,411	92%	7209.15.00.00
				7209.16.00.40
				7209.16.00.90
				7209.17.00.40
				7209.17.00.90
				7209.18.00.00
				7209.25.00.00
				7209.26.00.00
				7209.27.00.00
				7209.28.00.00

Item	Column 1 Class of Goods	Column 2 Quarterly Total (tonnes)	Column 3 Percentage per Country	Column 4 Tariff Item
7	Tin	957	84%	7209.90.00.00
				7211.23.00.00
				7211.29.00.00
				7226.92.00.00
				7210.11.00.00
				7210.12.00.00
				7210.50.00.00
8	Coated Steel Sheet	46,832	37%	7212.10.00.00
				7210.30.00.00
				7210.41.00.00
				7210.49.00.40
				7210.49.00.50
				7210.49.00.60
				7210.49.00.70
				7210.90.00.00
				7212.20.00.10
				7212.20.00.20
				7212.20.00.30
				7212.20.00.40
				7212.30.00.10
				7212.30.00.20
				7212.30.00.30
				7212.30.00.40
				7225.30.00.00
				7225.91.00.10
				7225.91.00.20
				7225.91.00.30
				7225.91.00.40
				7225.92.00.10
				7225.92.00.20
				7225.92.00.30
				7225.92.00.40
				7226.99.00.11
				7226.99.00.12
				7226.99.00.13
				7226.99.00.19
				7226.99.00.91
				7226.99.00.92
				7226.99.00.93
				7226.99.00.99

Item	Column 1 Class of Goods	Column 2 Quarterly Total (tonnes)	Column 3 Percentage per Country	Column 4 Tariff Item
9	Pre-Painted	8,665	58%	7210.70.00.10
				7210.70.00.21
				7210.70.00.29
				7210.70.00.90
				7212.40.00.10
				7212.40.00.21
				7212.40.00.29
				7212.40.00.90
10	Rebar	33,613	29%	7213.10.00.11
				7213.10.00.12
				7213.10.00.13
				7213.10.00.90
				7214.20.00.11
				7214.20.00.12
				7214.20.00.13
				7214.20.00.14
				7214.20.00.21
				7214.20.00.22
				7214.20.00.23
				7214.20.00.24
				7214.20.00.31
				7214.20.00.32
				7214.20.00.33
				7214.20.00.34
				7214.20.00.90
				7227.90.00.50
				7228.30.00.51
				7228.30.00.52
				7228.30.00.53
11	Hot-Rolled Bar	18,204	39%	7213.20.00.50
				7213.20.00.90
				7214.10.00.00
				7214.30.00.24
				7214.30.00.25
				7214.30.00.33
				7214.30.00.34
				7214.30.00.40
				7214.30.00.90
				7214.91.00.11
				7214.91.00.12

Item	Column 1 Class of Goods	Column 2 Quarterly Total (tonnes)	Column 3 Percentage per Country	Column 4 Tariff Item
				7214.91.00.13
				7214.91.00.21
				7214.91.00.22
				7214.91.00.23
				7214.91.00.31
				7214.91.00.32
				7214.91.00.33
				7214.99.00.20
				7214.99.00.30
				7214.99.00.41
				7214.99.00.42
				7214.99.00.43
				7214.99.00.49
				7214.99.00.51
				7214.99.00.52
				7214.99.00.53
				7214.99.00.59
				7214.99.00.60
				7228.20.00.50
				7228.30.00.49
				7228.30.00.71
				7228.30.00.72
				7228.30.00.73
				7228.30.00.81
				7228.30.00.90
				7228.40.00.10
				7228.40.00.20
				7228.40.00.90
				7228.60.00.00
				7228.80.00.19
				7228.80.00.92
				7302.10.00.21
				7302.90.00.00
12	Wire Rod	3,929	45%	7213.91.00.41
				7213.91.00.42
				7213.91.00.43
				7213.91.00.49
				7213.91.00.50
				7213.91.00.60
				7213.91.00.70

Item	Column 1 Class of Goods	Column 2 Quarterly Total (tonnes)	Column 3 Percentage per Country	Column 4 Tariff Item
				7213.99.00.11
				7213.99.00.12
				7213.99.00.13
				7213.99.00.31
				7213.99.00.32
				7213.99.00.33
				7213.99.00.51
				7213.99.00.52
				7213.99.00.53
				7213.99.00.90
				7227.10.00.00
				7227.20.00.20
				7227.20.00.90
				7227.90.00.11
				7227.90.00.19
				7227.90.00.21
				7227.90.00.29
				7227.90.00.60
				7227.90.00.70
				7227.90.00.81
				7227.90.00.82
				7227.90.00.83
				7227.90.00.90
13	Cold Finished Bars	536	54%	7215.10.00.20
				7215.10.00.90
				7215.50.00.10
				7215.50.00.21
				7215.50.00.29
				7215.50.00.90
				7228.50.00.10
				7228.50.00.20
				7228.50.00.90
14	Structural Steel	11,711	54%	7216.10.00.11
				7216.10.00.19
				7216.10.00.21
				7216.10.00.29
				7216.21.00.10
				7216.21.00.20
				7216.22.00.00
				7216.31.00.11

Item	Column 1 Class of Goods	Column 2 Quarterly Total (tonnes)	Column 3 Percentage per Country	Column 4 Tariff Item
				7216.31.00.12
				7216.31.00.19
				7216.31.00.21
				7216.31.00.22
				7216.31.00.29
				7216.40.00.11
				7216.40.00.12
				7216.40.00.21
				7216.40.00.22
				7216.40.00.30
				7216.50.00.10
				7216.50.00.20
				7216.50.00.30
				7216.50.00.90
				7216.61.00.00
				7216.69.00.00
				7216.91.00.10
				7216.99.00.10
				7216.99.00.20
				7216.99.00.30
				7216.99.00.99
				7228.70.00.11
				7228.70.00.12
				7228.70.00.50
				7228.70.00.82
				7228.70.00.83
				7228.70.00.89
				7228.70.00.91
				7228.70.00.93
				7228.70.00.99
15	Steel Wire	10,286	70%	7217.10.00.41
				7217.10.00.42
				7217.10.00.43
				7217.10.00.44
				7217.10.00.45
				7217.10.00.51
				7217.10.00.52
				7217.10.00.53
				7217.10.00.54
				7217.10.00.55

Column 1		Column 2	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
				7217.10.00.59
				7217.10.00.61
				7217.10.00.62
				7217.10.00.63
				7217.10.00.64
				7217.10.00.65
				7217.10.00.66
				7217.10.00.67
				7217.10.00.68
				7217.10.00.71
				7217.10.00.79
				7217.10.00.81
				7217.10.00.82
				7217.10.00.83
				7217.10.00.84
				7217.10.00.85
				7217.10.00.86
				7217.10.00.87
				7217.10.00.88
				7217.10.00.91
				7217.10.00.99
				7217.20.00.10
				7217.20.00.41
				7217.20.00.42
				7217.20.00.43
				7217.20.00.44
				7217.20.00.49
				7217.20.00.51
				7217.20.00.52
				7217.20.00.53
				7217.20.00.54
				7217.20.00.59
				7217.20.00.61
				7217.20.00.62
				7217.20.00.63
				7217.20.00.64
				7217.20.00.69
				7217.20.00.71
				7217.20.00.72
				7217.20.00.73

Column 1		Column 2	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
				7217.20.00.74
				7217.20.00.79
				7217.20.00.81
				7217.20.00.82
				7217.20.00.83
				7217.20.00.84
				7217.20.00.89
				7217.20.00.91
				7217.20.00.92
				7217.20.00.93
				7217.20.00.94
				7217.20.00.99
				7217.30.00.10
				7217.30.00.21
				7217.30.00.22
				7217.30.00.23
				7217.30.00.24
				7217.30.00.29
				7217.30.00.31
				7217.30.00.32
				7217.30.00.33
				7217.30.00.34
				7217.30.00.39
				7217.30.00.41
				7217.30.00.42
				7217.30.00.43
				7217.30.00.44
				7217.30.00.49
				7217.90.00.20
				7217.90.00.91
				7217.90.00.92
				7217.90.00.93
				7229.20.00.11
				7229.20.00.19
				7229.20.00.90
				7229.90.00.30
				7229.90.00.40
				7229.90.00.51
				7229.90.00.59
				7229.90.00.61

Item	Column 1 Class of Goods	Column 2 Quarterly Total (tonnes)	Column 3 Percentage per Country	Column 4 Tariff Item
				7229.90.00.62
				7229.90.00.63
				7229.90.00.64
				7229.90.00.71
				7229.90.00.72
				7229.90.00.73
				7229.90.00.74
				7229.90.00.90
16	Stainless Steel Ingots	0.25	75%	7218.10.00.00
17	Stainless Steel Billets and Blooms	2,232	99%	7218.91.00.00
				7218.99.00.10
				7218.99.00.90
18	Line Pipe	5,433	61%	7304.19.00.23
				7304.19.00.24
				7304.19.00.25
				7304.19.00.26
				7304.19.00.29
				7304.19.00.61
				7304.19.00.62
				7304.19.00.63
				7304.19.00.64
				7304.19.00.69
				7304.19.00.71
				7304.19.00.72
				7304.19.00.73
				7304.19.00.74
				7304.19.00.79
				7304.19.00.81
				7304.19.00.82
				7304.19.00.83
				7304.19.00.84
				7304.19.00.89
				7304.39.00.21
				7304.39.00.22
				7304.39.00.31
				7304.39.00.32
				7306.11.00.00
19	Oil Country Tubular Goods	7,816	53%	7304.29.00.12
				7304.29.00.13

Column 1		Column 2	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
				7304.29.00.14
				7304.29.00.15
				7304.29.00.16
				7304.29.00.17
				7304.29.00.19
				7304.29.00.22
				7304.29.00.23
				7304.29.00.24
				7304.29.00.25
				7304.29.00.26
				7304.29.00.27
				7304.29.00.29
				7304.29.00.32
				7304.29.00.33
				7304.29.00.34
				7304.29.00.35
				7304.29.00.36
				7304.29.00.37
				7305.20.00.00
				7306.21.00.00
				7306.29.00.12
				7306.29.00.13
				7306.29.00.14
				7306.29.00.15
				7306.29.00.16
				7306.29.00.17
				7306.29.00.19
				7306.29.00.22
				7306.29.00.23
				7306.29.00.24
				7306.29.00.25
				7306.29.00.26
				7306.29.00.27
				7306.29.00.29
				7306.29.00.32
				7306.29.00.33
				7306.29.00.34
				7306.29.00.35
				7306.29.00.36
				7306.29.00.37

Item	Column 1 Class of Goods	Column 2 Quarterly Total (tonnes)	Column 3 Percentage per Country	Column 4 Tariff Item
				7306.29.00.39
				7306.29.00.42
				7306.29.00.43
				7306.29.00.44
				7306.29.00.45
				7306.29.00.46
				7306.29.00.47
				7306.29.00.49
				7306.29.00.52
				7306.29.00.53
				7306.29.00.54
				7306.29.00.55
				7306.29.00.56
				7306.29.00.57
				7306.29.00.59
				7306.29.00.62
				7306.29.00.63
				7306.29.00.64
				7306.29.00.65
				7306.29.00.66
				7306.29.00.67
				7306.29.00.69
				7306.29.00.72
				7306.29.00.73
				7306.29.00.74
				7306.29.00.75
				7306.29.00.76
				7306.29.00.77
				7306.29.00.79
20	Standard Pipe	23,906	22%	7306.30.00.41
				7306.30.00.42
				7306.30.00.43
				7306.30.00.44
				7306.30.00.45
				7306.30.00.46
				7306.30.00.47
				7306.30.00.49
				7306.30.00.51
				7306.30.00.52
				7306.30.00.53

Item	Column 1 Class of Goods	Column 2 Quarterly Total (tonnes)	Column 3 Percentage per Country	Column 4 Tariff Item
				7306.30.00.54
				7306.30.00.55
				7306.30.00.56
				7306.30.00.57
				7306.30.00.59
				7306.30.00.61
				7306.30.00.62
				7306.30.00.63
				7306.30.00.64
				7306.30.00.65
				7306.30.00.66
				7306.30.00.67
				7306.30.00.69
				7306.30.00.71
				7306.30.00.72
				7306.30.00.73
				7306.30.00.74
				7306.30.00.75
				7306.30.00.76
				7306.30.00.77
				7306.30.00.79
				7306.30.00.81
				7306.30.00.82
				7306.30.00.83
				7306.30.00.84
				7306.30.00.85
				7306.30.00.86
				7306.30.00.87
				7306.30.00.89
				7306.40.00.10
				7306.40.00.20
				7306.40.00.30
				7306.90.00.10
				7306.90.00.20
21	Large Diameter Line Pipe	5,086	51%	7305.11.00.31
				7305.11.00.32
				7305.11.00.33
				7305.11.00.34
				7305.11.00.39
				7305.11.00.41

Item	Column 1 Class of Goods	Column 2 Quarterly Total (tonnes)	Column 3 Percentage per Country	Column 4 Tariff Item
				7305.11.00.42
				7305.11.00.43
				7305.11.00.44
				7305.11.00.49
				7305.12.00.31
				7305.12.00.32
				7305.12.00.33
				7305.12.00.34
				7305.12.00.39
				7305.12.00.41
				7305.12.00.42
				7305.12.00.43
				7305.12.00.44
				7305.12.00.49
				7305.19.00.31
				7305.19.00.32
				7305.19.00.33
				7305.19.00.34
				7305.19.00.39
				7305.19.00.41
				7305.19.00.42
				7305.19.00.43
				7305.19.00.44
				7305.19.00.49
				7305.31.00.11
				7305.31.00.19
				7305.31.00.20
				7306.19.00.10
				7306.19.00.90
22	Piling Pipe	6,724	92%	7305.39.00.20
				7305.39.00.30
23	Hollow Structural Sections	5,996	40%	7306.50.00.00
				7306.61.00.31
				7306.61.00.39
				7306.61.00.41
				7306.61.00.49
				7306.69.00.31
				7306.69.00.39
				7306.69.00.41
				7306.69.00.49

ANNEXE 1

(paragraphe 2(1) et (1.1) et alinéa 3d))

Contingents d'importation — pays sans accord commercial

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
1	Lingots en acier ordinaire	14	97 %	7206.10.00.00
				7206.90.00.00
				7224.10.00.00
2	Blooms et billettes d'acier	76 181	70 %	7207.11.00.10
				7207.11.00.21
				7207.11.00.29
				7207.12.00.00
				7207.19.00.10
				7207.19.00.90
				7207.20.00.10
				7207.20.00.20
				7207.20.00.30
				7207.20.00.90
				7224.90.00.00
3	Tôles laminées à chaud	5 926	41 %	7208.10.00.00
				7208.25.00.00
				7208.26.00.00
				7208.27.00.00
				7208.36.00.00
				7208.37.00.10
				7208.37.00.20
				7208.37.00.50
				7208.38.00.10
				7208.38.00.20
				7208.38.00.50
				7208.39.00.00
				7208.53.00.00
				7208.54.00.00
				7208.90.00.00
				7211.14.00.90
				7211.19.00.10
				7211.19.00.90
				7211.90.00.00
				7225.50.00.10
				7225.50.00.20

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
				7225.50.00.30
				7225.50.00.40
4	Tôle de plancher	6	98 %	7208.40.00.00
5	Tôles d'acier	13 003	36 %	7208.51.00.11
				7208.51.00.12
				7208.51.00.19
				7208.51.00.21
				7208.51.00.22
				7208.51.00.23
				7208.51.00.24
				7208.51.00.25
				7208.51.00.31
				7208.51.00.32
				7208.51.00.33
				7208.51.00.34
				7208.51.00.35
				7208.51.00.41
				7208.51.00.42
				7208.51.00.43
				7208.51.00.44
				7208.51.00.45
				7208.51.00.51
				7208.51.00.52
				7208.51.00.53
				7208.51.00.54
				7208.51.00.55
				7208.51.00.61
				7208.51.00.62
				7208.51.00.63
				7208.51.00.64
				7208.51.00.65
				7208.51.00.71
				7208.51.00.72
				7208.51.00.73
				7208.51.00.74
				7208.51.00.75
				7208.52.00.11
				7208.52.00.12

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
				7208.52.00.19
				7208.52.00.81
				7208.52.00.82
				7208.52.00.83
				7208.52.00.84
				7208.52.00.85
				7211.14.00.10
				7225.40.00.10
				7225.40.00.20
				7225.40.00.30
				7225.40.00.40
				7225.40.00.50
				7225.99.00.20
				7225.99.00.90
				7226.91.00.00
6	Tôles laminées à froid	15 411	92 %	7209.15.00.00
				7209.16.00.40
				7209.16.00.90
				7209.17.00.40
				7209.17.00.90
				7209.18.00.00
				7209.25.00.00
				7209.26.00.00
				7209.27.00.00
				7209.28.00.00
				7209.90.00.00
				7211.23.00.00
				7211.29.00.00
				7226.92.00.00
7	Produits laminés plats étamés	957	84 %	7210.11.00.00
				7210.12.00.00
				7210.50.00.00
				7212.10.00.00
8	Tôles en acier revêtues	46 832	37 %	7210.30.00.00
				7210.41.00.00
				7210.49.00.40
				7210.49.00.50
				7210.49.00.60
				7210.49.00.70

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
				7210.90.00.00
				7212.20.00.10
				7212.20.00.20
				7212.20.00.30
				7212.20.00.40
				7212.30.00.10
				7212.30.00.20
				7212.30.00.30
				7212.30.00.40
				7225.30.00.00
				7225.91.00.10
				7225.91.00.20
				7225.91.00.30
				7225.91.00.40
				7225.92.00.10
				7225.92.00.20
				7225.92.00.30
				7225.92.00.40
				7226.99.00.11
				7226.99.00.12
				7226.99.00.13
				7226.99.00.19
				7226.99.00.91
				7226.99.00.92
				7226.99.00.93
				7226.99.00.99
9	Produits peints	8 665	58 %	7210.70.00.10
				7210.70.00.21
				7210.70.00.29
				7210.70.00.90
				7212.40.00.10
				7212.40.00.21
				7212.40.00.29
				7212.40.00.90
10	Barres d'armature	33 613	29 %	7213.10.00.11
				7213.10.00.12
				7213.10.00.13
				7213.10.00.90
				7214.20.00.11

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
				7214.20.00.12
				7214.20.00.13
				7214.20.00.14
				7214.20.00.21
				7214.20.00.22
				7214.20.00.23
				7214.20.00.24
				7214.20.00.31
				7214.20.00.32
				7214.20.00.33
				7214.20.00.34
				7214.20.00.90
				7227.90.00.50
				7228.30.00.51
				7228.30.00.52
				7228.30.00.53
11	Barres en acier laminées à chaud	18 204	39 %	7213.20.00.50
				7213.20.00.90
				7214.10.00.00
				7214.30.00.24
				7214.30.00.25
				7214.30.00.33
				7214.30.00.34
				7214.30.00.40
				7214.30.00.90
				7214.91.00.11
				7214.91.00.12
				7214.91.00.13
				7214.91.00.21
				7214.91.00.22
				7214.91.00.23
				7214.91.00.31
				7214.91.00.32
				7214.91.00.33
				7214.99.00.20
				7214.99.00.30
				7214.99.00.41
				7214.99.00.42
				7214.99.00.43

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
				7214.99.00.49
				7214.99.00.51
				7214.99.00.52
				7214.99.00.53
				7214.99.00.59
				7214.99.00.60
				7228.20.00.50
				7228.30.00.49
				7228.30.00.71
				7228.30.00.72
				7228.30.00.73
				7228.30.00.81
				7228.30.00.90
				7228.40.00.10
				7228.40.00.20
				7228.40.00.90
				7228.60.00.00
				7228.80.00.19
				7228.80.00.92
				7302.10.00.21
				7302.90.00.00
12	Fil machine	3 929	45 %	7213.91.00.41
				7213.91.00.42
				7213.91.00.43
				7213.91.00.49
				7213.91.00.50
				7213.91.00.60
				7213.91.00.70
				7213.99.00.11
				7213.99.00.12
				7213.99.00.13
				7213.99.00.31
				7213.99.00.32
				7213.99.00.33
				7213.99.00.51
				7213.99.00.52
				7213.99.00.53
				7213.99.00.90
				7227.10.00.00

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
				7227.20.00.20
				7227.20.00.90
				7227.90.00.11
				7227.90.00.19
				7227.90.00.21
				7227.90.00.29
				7227.90.00.60
				7227.90.00.70
				7227.90.00.81
				7227.90.00.82
				7227.90.00.83
				7227.90.00.90
13	Barres d'acier finies à froid	536	54 %	7215.10.00.20
				7215.10.00.90
				7215.50.00.10
				7215.50.00.21
				7215.50.00.29
				7215.50.00.90
				7228.50.00.10
				7228.50.00.20
				7228.50.00.90
14	Structure d'acier	11 711	54 %	7216.10.00.11
				7216.10.00.19
				7216.10.00.21
				7216.10.00.29
				7216.21.00.10
				7216.21.00.20
				7216.22.00.00
				7216.31.00.11
				7216.31.00.12
				7216.31.00.19
				7216.31.00.21
				7216.31.00.22
				7216.31.00.29
				7216.40.00.11
				7216.40.00.12
				7216.40.00.21
				7216.40.00.22
				7216.40.00.30

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
15	Fil d'acier	10 286	70 %	7216.50.00.10
				7216.50.00.20
				7216.50.00.30
				7216.50.00.90
				7216.61.00.00
				7216.69.00.00
				7216.91.00.10
				7216.99.00.10
				7216.99.00.20
				7216.99.00.30
				7216.99.00.99
				7228.70.00.11
				7228.70.00.12
				7228.70.00.50
				7228.70.00.82
				7228.70.00.83
				7228.70.00.89
				7228.70.00.91
				7228.70.00.93
				7228.70.00.99
				7217.10.00.41
				7217.10.00.42
				7217.10.00.43
				7217.10.00.44
				7217.10.00.45
				7217.10.00.51
				7217.10.00.52
				7217.10.00.53
				7217.10.00.54
				7217.10.00.55
				7217.10.00.59
				7217.10.00.61
				7217.10.00.62
				7217.10.00.63
				7217.10.00.64
				7217.10.00.65
				7217.10.00.66
				7217.10.00.67
				7217.10.00.68

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
				7217.10.00.71
				7217.10.00.79
				7217.10.00.81
				7217.10.00.82
				7217.10.00.83
				7217.10.00.84
				7217.10.00.85
				7217.10.00.86
				7217.10.00.87
				7217.10.00.88
				7217.10.00.91
				7217.10.00.99
				7217.20.00.10
				7217.20.00.41
				7217.20.00.42
				7217.20.00.43
				7217.20.00.44
				7217.20.00.49
				7217.20.00.51
				7217.20.00.52
				7217.20.00.53
				7217.20.00.54
				7217.20.00.59
				7217.20.00.61
				7217.20.00.62
				7217.20.00.63
				7217.20.00.64
				7217.20.00.69
				7217.20.00.71
				7217.20.00.72
				7217.20.00.73
				7217.20.00.74
				7217.20.00.79
				7217.20.00.81
				7217.20.00.82
				7217.20.00.83
				7217.20.00.84
				7217.20.00.89
				7217.20.00.91

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
				7217.20.00.92
				7217.20.00.93
				7217.20.00.94
				7217.20.00.99
				7217.30.00.10
				7217.30.00.21
				7217.30.00.22
				7217.30.00.23
				7217.30.00.24
				7217.30.00.29
				7217.30.00.31
				7217.30.00.32
				7217.30.00.33
				7217.30.00.34
				7217.30.00.39
				7217.30.00.41
				7217.30.00.42
				7217.30.00.43
				7217.30.00.44
				7217.30.00.49
				7217.90.00.20
				7217.90.00.91
				7217.90.00.92
				7217.90.00.93
				7229.20.00.11
				7229.20.00.19
				7229.20.00.90
				7229.90.00.30
				7229.90.00.40
				7229.90.00.51
				7229.90.00.59
				7229.90.00.61
				7229.90.00.62
				7229.90.00.63
				7229.90.00.64
				7229.90.00.71
				7229.90.00.72
				7229.90.00.73
				7229.90.00.74

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
				7229.90.00.90
16	Lingots d'acier inoxydable	0,25	75 %	7218.10.00.00
17	Blooms et billettes en acier inoxydable	2 232	99 %	7218.91.00.00
				7218.99.00.10
				7218.99.00.90
18	Tubes de canalisation	5 433	61 %	7304.19.00.23
				7304.19.00.24
				7304.19.00.25
				7304.19.00.26
				7304.19.00.29
				7304.19.00.61
				7304.19.00.62
				7304.19.00.63
				7304.19.00.64
				7304.19.00.69
				7304.19.00.71
				7304.19.00.72
				7304.19.00.73
				7304.19.00.74
				7304.19.00.79
				7304.19.00.81
				7304.19.00.82
				7304.19.00.83
				7304.19.00.84
				7304.19.00.89
				7304.39.00.21
				7304.39.00.22
				7304.39.00.31
				7304.39.00.32
				7306.11.00.00
19	Tubes pour exploitation du pétrole	7 816	53 %	7304.29.00.12
				7304.29.00.13
				7304.29.00.14
				7304.29.00.15
				7304.29.00.16
				7304.29.00.17
				7304.29.00.19

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
				7304.29.00.22
				7304.29.00.23
				7304.29.00.24
				7304.29.00.25
				7304.29.00.26
				7304.29.00.27
				7304.29.00.29
				7304.29.00.32
				7304.29.00.33
				7304.29.00.34
				7304.29.00.35
				7304.29.00.36
				7304.29.00.37
				7305.20.00.00
				7306.21.00.00
				7306.29.00.12
				7306.29.00.13
				7306.29.00.14
				7306.29.00.15
				7306.29.00.16
				7306.29.00.17
				7306.29.00.19
				7306.29.00.22
				7306.29.00.23
				7306.29.00.24
				7306.29.00.25
				7306.29.00.26
				7306.29.00.27
				7306.29.00.29
				7306.29.00.32
				7306.29.00.33
				7306.29.00.34
				7306.29.00.35
				7306.29.00.36
				7306.29.00.37
				7306.29.00.39
				7306.29.00.42
				7306.29.00.43
				7306.29.00.44

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
				7306.29.00.45
				7306.29.00.46
				7306.29.00.47
				7306.29.00.49
				7306.29.00.52
				7306.29.00.53
				7306.29.00.54
				7306.29.00.55
				7306.29.00.56
				7306.29.00.57
				7306.29.00.59
				7306.29.00.62
				7306.29.00.63
				7306.29.00.64
				7306.29.00.65
				7306.29.00.66
				7306.29.00.67
				7306.29.00.69
				7306.29.00.72
				7306.29.00.73
				7306.29.00.74
				7306.29.00.75
				7306.29.00.76
				7306.29.00.77
				7306.29.00.79
20	Tubes et tuyaux standards	23 906	22 %	7306.30.00.41
				7306.30.00.42
				7306.30.00.43
				7306.30.00.44
				7306.30.00.45
				7306.30.00.46
				7306.30.00.47
				7306.30.00.49
				7306.30.00.51
				7306.30.00.52
				7306.30.00.53
				7306.30.00.54
				7306.30.00.55
				7306.30.00.56

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
				7306.30.00.57
				7306.30.00.59
				7306.30.00.61
				7306.30.00.62
				7306.30.00.63
				7306.30.00.64
				7306.30.00.65
				7306.30.00.66
				7306.30.00.67
				7306.30.00.69
				7306.30.00.71
				7306.30.00.72
				7306.30.00.73
				7306.30.00.74
				7306.30.00.75
				7306.30.00.76
				7306.30.00.77
				7306.30.00.79
				7306.30.00.81
				7306.30.00.82
				7306.30.00.83
				7306.30.00.84
				7306.30.00.85
				7306.30.00.86
				7306.30.00.87
				7306.30.00.89
				7306.40.00.10
				7306.40.00.20
				7306.40.00.30
				7306.90.00.10
				7306.90.00.20
21	Tubes de canalisation à gros diamètre	5 086	51 %	7305.11.00.31
				7305.11.00.32
				7305.11.00.33
				7305.11.00.34
				7305.11.00.39
				7305.11.00.41
				7305.11.00.42
				7305.11.00.43

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
				7305.11.00.44
				7305.11.00.49
				7305.12.00.31
				7305.12.00.32
				7305.12.00.33
				7305.12.00.34
				7305.12.00.39
				7305.12.00.41
				7305.12.00.42
				7305.12.00.43
				7305.12.00.44
				7305.12.00.49
				7305.19.00.31
				7305.19.00.32
				7305.19.00.33
				7305.19.00.34
				7305.19.00.39
				7305.19.00.41
				7305.19.00.42
				7305.19.00.43
				7305.19.00.44
				7305.19.00.49
				7305.31.00.11
				7305.31.00.19
				7305.31.00.20
				7306.19.00.10
				7306.19.00.90
22	Tubes pour pilotis	6 724	92 %	7305.39.00.20
				7305.39.00.30
23	Éléments creux de structure	5 996	40 %	7306.50.00.00
				7306.61.00.31
				7306.61.00.39
				7306.61.00.41
				7306.61.00.49
				7306.69.00.31
				7306.69.00.39
				7306.69.00.41
				7306.69.00.49

SCHEDULE 2

(Subsections 2.1(1) and (2) and paragraph 3(d))

Importation Quotas — Countries with Trade Agreement

Column 1		Column 2	Column 2.1	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Total for August 1 to September 25, 2025 (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
1	Carbon Steel Ingots	123	76	77%	7206.10.00.00
					7206.90.00.00
					7224.10.00.00
2	Steel Billets and Blooms	23,533	14,482	40%	7207.11.00.10
					7207.11.00.21
					7207.11.00.29
					7207.12.00.00
					7207.19.00.10
					7207.19.00.90
					7207.20.00.10
					7207.20.00.20
					7207.20.00.30
					7207.20.00.90
					7224.90.00.00
3	Hot-Rolled Sheet	12,698	7,814	67%	7208.10.00.00
					7208.25.00.00
					7208.26.00.00
					7208.27.00.00
					7208.36.00.00
					7208.37.00.10
					7208.37.00.20
					7208.37.00.50
					7208.38.00.10
					7208.38.00.20
					7208.38.00.50
					7208.39.00.00
					7208.53.00.00
					7208.54.00.00
					7208.90.00.00
					7211.14.00.90
					7211.19.00.10
					7211.19.00.90
					7211.90.00.00
					7225.50.00.10

Column 1		Column 2	Column 2.1	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Total for August 1 to September 25, 2025 (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
					7225.50.00.20
					7225.50.00.30
4	Floor Plate	45	27	66%	7225.50.00.40
					7208.40.00.00
5	Steel Plate	72,473	44,599	30%	7208.51.00.11
					7208.51.00.12
					7208.51.00.19
					7208.51.00.21
					7208.51.00.22
					7208.51.00.23
					7208.51.00.24
					7208.51.00.25
					7208.51.00.31
					7208.51.00.32
					7208.51.00.33
					7208.51.00.34
					7208.51.00.35
					7208.51.00.41
					7208.51.00.42
					7208.51.00.43
					7208.51.00.44
					7208.51.00.45
					7208.51.00.51
					7208.51.00.52
					7208.51.00.53
					7208.51.00.54
					7208.51.00.55
					7208.51.00.61
					7208.51.00.62
					7208.51.00.63
					7208.51.00.64
					7208.51.00.65
					7208.51.00.71
					7208.51.00.72
					7208.51.00.73
					7208.51.00.74
					7208.51.00.75
					7208.52.00.11
					7208.52.00.12

Column 1		Column 2	Column 2.1	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Total for August 1 to September 25, 2025 (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
6	Cold-Rolled Sheet	2,444	1,504	32%	7208.52.00.19
					7208.52.00.81
					7208.52.00.82
					7208.52.00.83
					7208.52.00.84
					7208.52.00.85
					7211.14.00.10
					7225.40.00.10
					7225.40.00.20
					7225.40.00.30
					7225.40.00.40
					7225.40.00.50
					7225.99.00.20
					7225.99.00.90
					7226.91.00.00
					7209.15.00.00
					7209.16.00.40
					7209.16.00.90
					7209.17.00.40
					7209.17.00.90
7	Tin	2,875	1,769	56%	7209.18.00.00
					7209.25.00.00
					7209.26.00.00
					7209.27.00.00
					7209.28.00.00
8	Coated	41,504	25,541	25%	7209.90.00.00
					7211.23.00.00
					7211.29.00.00
					7226.92.00.00
					7210.11.00.00
					7210.12.00.00
					7210.50.00.00
					7212.10.00.00
					7210.30.00.00
					7210.41.00.00
					7210.49.00.40
					7210.49.00.50
					7210.49.00.60
					7210.49.00.70

Column 1		Column 2	Column 2.1	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Total for August 1 to September 25, 2025 (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
9	Pre-Painted	31,685	19,498	90%	7210.90.00.00
					7212.20.00.10
					7212.20.00.20
					7212.20.00.30
					7212.20.00.40
					7212.30.00.10
					7212.30.00.20
					7212.30.00.30
					7212.30.00.40
					7225.30.00.00
					7225.91.00.10
					7225.91.00.20
					7225.91.00.30
					7225.91.00.40
					7225.92.00.10
					7225.92.00.20
					7225.92.00.30
					7225.92.00.40
					7226.99.00.11
					7226.99.00.12
					7226.99.00.13
					7226.99.00.19
					7226.99.00.91
					7226.99.00.92
					7226.99.00.93
					7226.99.00.99
10	Rebar	38,281	23,557	45%	7210.70.00.10
					7210.70.00.21
					7210.70.00.29
					7210.70.00.90
					7212.40.00.10
					7212.40.00.21
					7212.40.00.29
					7212.40.00.90
					7213.10.00.11
					7213.10.00.12
					7213.10.00.13
					7213.10.00.90
					7214.20.00.11

Column 1		Column 2	Column 2.1	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Total for August 1 to September 25, 2025 (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
11	Hot-Rolled Bar	11,667	7,180	58%	7214.20.00.12
					7214.20.00.13
					7214.20.00.14
					7214.20.00.21
					7214.20.00.22
					7214.20.00.23
					7214.20.00.24
					7214.20.00.31
					7214.20.00.32
					7214.20.00.33
					7214.20.00.34
					7214.20.00.90
					7227.90.00.50
					7228.30.00.51
					7228.30.00.52
					7228.30.00.53
					7213.20.00.50
					7213.20.00.90
					7214.10.00.00
					7214.30.00.24
					7214.30.00.25
					7214.30.00.33
					7214.30.00.34
					7214.30.00.40
					7214.30.00.90
					7214.91.00.11
					7214.91.00.12
					7214.91.00.13
					7214.91.00.21
					7214.91.00.22
					7214.91.00.23
					7214.91.00.31
					7214.91.00.32
					7214.91.00.33
					7214.99.00.20
					7214.99.00.30
					7214.99.00.41
					7214.99.00.42
					7214.99.00.43

Column 1		Column 2	Column 2.1	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Total for August 1 to September 25, 2025 (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
12	Wire rod	22,020	13,551	59%	7214.99.00.49
					7214.99.00.51
					7214.99.00.52
					7214.99.00.53
					7214.99.00.59
					7214.99.00.60
					7228.20.00.50
					7228.30.00.49
					7228.30.00.71
					7228.30.00.72
					7228.30.00.73
					7228.30.00.81
					7228.30.00.90
					7228.40.00.10
					7228.40.00.20
					7228.40.00.90
					7228.60.00.00
					7228.80.00.19
					7228.80.00.92
					7302.10.00.21
					7302.90.00.00
					7213.91.00.41
					7213.91.00.42
					7213.91.00.43
					7213.91.00.49
					7213.91.00.50
					7213.91.00.60
					7213.91.00.70
					7213.99.00.11
					7213.99.00.12
					7213.99.00.13
					7213.99.00.31
					7213.99.00.32
					7213.99.00.33
					7213.99.00.51
					7213.99.00.52
					7213.99.00.53
					7213.99.00.90
					7227.10.00.00

Column 1		Column 2	Column 2.1	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Total for August 1 to September 25, 2025 (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
13	Cold Finished Bars	8,746	5,382	39%	7227.20.00.20
					7227.20.00.90
					7227.90.00.11
					7227.90.00.19
					7227.90.00.21
					7227.90.00.29
					7227.90.00.60
					7227.90.00.70
					7227.90.00.81
					7227.90.00.82
					7227.90.00.83
					7227.90.00.90
					7215.10.00.20
14	Structural Steel	4,624	2,846	69%	7215.10.00.90
					7215.50.00.10
					7215.50.00.21
					7215.50.00.29
					7215.50.00.90
					7228.50.00.10
					7228.50.00.20
					7228.50.00.90
					7216.10.00.11
					7216.10.00.19
					7216.10.00.21
					7216.10.00.29
					7216.21.00.10
					7216.21.00.20
					7216.22.00.00
					7216.31.00.11
					7216.31.00.12
					7216.31.00.19
					7216.31.00.21
					7216.31.00.22
					7216.31.00.29
					7216.40.00.11
					7216.40.00.12
					7216.40.00.21
					7216.40.00.22
					7216.40.00.30

Column 1		Column 2	Column 2.1	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Total for August 1 to September 25, 2025 (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
15	Steel Wire	9,827	6,047	24%	7216.50.00.10
					7216.50.00.20
					7216.50.00.30
					7216.50.00.90
					7216.61.00.00
					7216.69.00.00
					7216.91.00.10
					7216.99.00.10
					7216.99.00.20
					7216.99.00.30
					7216.99.00.99
					7228.70.00.11
					7228.70.00.12
					7228.70.00.50
					7228.70.00.82
					7228.70.00.83
					7228.70.00.89
					7228.70.00.91
					7228.70.00.93
					7228.70.00.99
					7217.10.00.41
					7217.10.00.42
					7217.10.00.43
					7217.10.00.44
					7217.10.00.45
					7217.10.00.51
					7217.10.00.52
					7217.10.00.53
					7217.10.00.54
					7217.10.00.55
					7217.10.00.59
					7217.10.00.61
					7217.10.00.62
					7217.10.00.63
					7217.10.00.64
					7217.10.00.65
					7217.10.00.66
					7217.10.00.67
					7217.10.00.68

Column 1		Column 2	Column 2.1	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Total for August 1 to September 25, 2025 (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
					7217.10.00.71
					7217.10.00.79
					7217.10.00.81
					7217.10.00.82
					7217.10.00.83
					7217.10.00.84
					7217.10.00.85
					7217.10.00.86
					7217.10.00.87
					7217.10.00.88
					7217.10.00.91
					7217.10.00.99
					7217.20.00.10
					7217.20.00.41
					7217.20.00.42
					7217.20.00.43
					7217.20.00.44
					7217.20.00.49
					7217.20.00.51
					7217.20.00.52
					7217.20.00.53
					7217.20.00.54
					7217.20.00.59
					7217.20.00.61
					7217.20.00.62
					7217.20.00.63
					7217.20.00.64
					7217.20.00.69
					7217.20.00.71
					7217.20.00.72
					7217.20.00.73
					7217.20.00.74
					7217.20.00.79
					7217.20.00.81
					7217.20.00.82
					7217.20.00.83
					7217.20.00.84
					7217.20.00.89
					7217.20.00.91

Column 1		Column 2	Column 2.1	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Total for August 1 to September 25, 2025 (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
					7217.20.00.92
					7217.20.00.93
					7217.20.00.94
					7217.20.00.99
					7217.30.00.10
					7217.30.00.21
					7217.30.00.22
					7217.30.00.23
					7217.30.00.24
					7217.30.00.29
					7217.30.00.31
					7217.30.00.32
					7217.30.00.33
					7217.30.00.34
					7217.30.00.39
					7217.30.00.41
					7217.30.00.42
					7217.30.00.43
					7217.30.00.44
					7217.30.00.49
					7217.90.00.20
					7217.90.00.91
					7217.90.00.92
					7217.90.00.93
					7229.20.00.11
					7229.20.00.19
					7229.20.00.90
					7229.90.00.30
					7229.90.00.40
					7229.90.00.51
					7229.90.00.59
					7229.90.00.61
					7229.90.00.62
					7229.90.00.63
					7229.90.00.64
					7229.90.00.71
					7229.90.00.72
					7229.90.00.73
					7229.90.00.74

Column 1		Column 2	Column 2.1	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Total for August 1 to September 25, 2025 (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
16	Stainless Steel Ingots	1.5	0.9	83%	7229.90.00.90
					7218.10.00.00
17	Stainless Steel Billets and Blooms	8	5	57%	7218.91.00.00
					7218.99.00.10
18	Line Pipe	2,999	1,845	27%	7218.99.00.90
					7304.19.00.23
					7304.19.00.24
					7304.19.00.25
					7304.19.00.26
					7304.19.00.29
					7304.19.00.61
					7304.19.00.62
					7304.19.00.63
					7304.19.00.64
					7304.19.00.69
					7304.19.00.71
					7304.19.00.72
					7304.19.00.73
					7304.19.00.74
					7304.19.00.79
					7304.19.00.81
					7304.19.00.82
					7304.19.00.83
					7304.19.00.84
19	Oil Country Tubular Goods	13,068	8,042	86%	7304.19.00.89
					7304.39.00.21
					7304.39.00.22
					7304.39.00.31
					7304.39.00.32
					7306.11.00.00
					7304.29.00.12
					7304.29.00.13
					7304.29.00.14
					7304.29.00.15
					7304.29.00.16
					7304.29.00.17
					7304.29.00.19

Column 1		Column 2	Column 2.1	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Total for August 1 to September 25, 2025 (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
					7304.29.00.22
					7304.29.00.23
					7304.29.00.24
					7304.29.00.25
					7304.29.00.26
					7304.29.00.27
					7304.29.00.29
					7304.29.00.32
					7304.29.00.33
					7304.29.00.34
					7304.29.00.35
					7304.29.00.36
					7304.29.00.37
					7305.20.00.00
					7306.21.00.00
					7306.29.00.12
					7306.29.00.13
					7306.29.00.14
					7306.29.00.15
					7306.29.00.16
					7306.29.00.17
					7306.29.00.19
					7306.29.00.22
					7306.29.00.23
					7306.29.00.24
					7306.29.00.25
					7306.29.00.26
					7306.29.00.27
					7306.29.00.29
					7306.29.00.32
					7306.29.00.33
					7306.29.00.34
					7306.29.00.35
					7306.29.00.36
					7306.29.00.37
					7306.29.00.39
					7306.29.00.42
					7306.29.00.43
					7306.29.00.44

Column 1		Column 2	Column 2.1	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Total for August 1 to September 25, 2025 (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
20	Standard Pipe	16,193	9,965	57%	7306.29.00.45
					7306.29.00.46
					7306.29.00.47
					7306.29.00.49
					7306.29.00.52
					7306.29.00.53
					7306.29.00.54
					7306.29.00.55
					7306.29.00.56
					7306.29.00.57
					7306.29.00.59
					7306.29.00.62
					7306.29.00.63
					7306.29.00.64
					7306.29.00.65
					7306.29.00.66
					7306.29.00.67
					7306.29.00.69
					7306.29.00.72
					7306.29.00.73
					7306.29.00.74
					7306.29.00.75
					7306.29.00.76
					7306.29.00.77
					7306.29.00.79
					7306.30.00.41
					7306.30.00.42
					7306.30.00.43
					7306.30.00.44
					7306.30.00.45
					7306.30.00.46
					7306.30.00.47
					7306.30.00.49
					7306.30.00.51
					7306.30.00.52
					7306.30.00.53
					7306.30.00.54
					7306.30.00.55
					7306.30.00.56

Column 1		Column 2	Column 2.1	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Total for August 1 to September 25, 2025 (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
21	Large Diameter Line Pipe	21,384	13,159	71%	7306.30.00.57
					7306.30.00.59
					7306.30.00.61
					7306.30.00.62
					7306.30.00.63
					7306.30.00.64
					7306.30.00.65
					7306.30.00.66
					7306.30.00.67
					7306.30.00.69
					7306.30.00.71
					7306.30.00.72
					7306.30.00.73
					7306.30.00.74
					7306.30.00.75
					7306.30.00.76
					7306.30.00.77
					7306.30.00.79
					7306.30.00.81
					7306.30.00.82
					7306.30.00.83
					7306.30.00.84
					7306.30.00.85
					7306.30.00.86
					7306.30.00.87
					7306.30.00.89
					7306.40.00.10
					7306.40.00.20
					7306.40.00.30
					7306.90.00.10
					7306.90.00.20
					7305.11.00.31
					7305.11.00.32
					7305.11.00.33
					7305.11.00.34
					7305.11.00.39
					7305.11.00.41
					7305.11.00.42
					7305.11.00.43

Column 1		Column 2	Column 2.1	Column 3	Column 4
Item	Class of Goods	Quarterly Total (tonnes)	Total for August 1 to September 25, 2025 (tonnes)	Percentage per Country	Tariff Item
					7305.11.00.44
					7305.11.00.49
					7305.12.00.31
					7305.12.00.32
					7305.12.00.33
					7305.12.00.34
					7305.12.00.39
					7305.12.00.41
					7305.12.00.42
					7305.12.00.43
					7305.12.00.44
					7305.12.00.49
					7305.19.00.31
					7305.19.00.32
					7305.19.00.33
					7305.19.00.34
					7305.19.00.39
					7305.19.00.41
					7305.19.00.42
					7305.19.00.43
					7305.19.00.44
					7305.19.00.49
					7305.31.00.11
					7305.31.00.19
					7305.31.00.20
					7306.19.00.10
					7306.19.00.90
22	Piling Pipe	1	0.6	77%	7305.39.00.20
					7305.39.00.30
23	Hollow Structural Sections	3,703	2,278	41%	7306.50.00.00
					7306.61.00.31
					7306.61.00.39
					7306.61.00.41
					7306.61.00.49
					7306.69.00.31
					7306.69.00.39
					7306.69.00.41
					7306.69.00.49

ANNEXE 2

(paragrapes 2.1(1) et (2) et alinéa 3d)

Contingent d'importation — pays visés par à accord commercial

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 2.1	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Total pour la période du 1 ^{er} août au 25 septembre (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
1	Lingots en acier ordinaire	123	76	77 %	7206.10.00.00
					7206.90.00.00
					7224.10.00.00
2	Blooms et billettes d'acier	23 533	14 482	40 %	7207.11.00.10
					7207.11.00.21
					7207.11.00.29
					7207.12.00.00
					7207.19.00.10
					7207.19.00.90
					7207.20.00.10
					7207.20.00.20
					7207.20.00.30
					7207.20.00.90
					7224.90.00.00
3	Tôles laminées à chaud	12 698	7 814	67 %	7208.10.00.00
					7208.25.00.00
					7208.26.00.00
					7208.27.00.00
					7208.36.00.00
					7208.37.00.10
					7208.37.00.20
					7208.37.00.50
					7208.38.00.10
					7208.38.00.20
					7208.38.00.50
					7208.39.00.00
					7208.53.00.00
					7208.54.00.00
					7208.90.00.00
					7211.14.00.90
					7211.19.00.10
					7211.19.00.90
					7211.90.00.00

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 2.1	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Total pour la période du 1 ^{er} août au 25 septembre (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
					7225.50.00.10
					7225.50.00.20
					7225.50.00.30
					7225.50.00.40
4	Tôle de plancher	45	27	66 %	7208.40.00.00
5	Tôles d'acier	72 473	44 599	30 %	7208.51.00.11
					7208.51.00.12
					7208.51.00.19
					7208.51.00.21
					7208.51.00.22
					7208.51.00.23
					7208.51.00.24
					7208.51.00.25
					7208.51.00.31
					7208.51.00.32
					7208.51.00.33
					7208.51.00.34
					7208.51.00.35
					7208.51.00.41
					7208.51.00.42
					7208.51.00.43
					7208.51.00.44
					7208.51.00.45
					7208.51.00.51
					7208.51.00.52
					7208.51.00.53
					7208.51.00.54
					7208.51.00.55
					7208.51.00.61
					7208.51.00.62
					7208.51.00.63
					7208.51.00.64
					7208.51.00.65
					7208.51.00.71
					7208.51.00.72
					7208.51.00.73
					7208.51.00.74
					7208.51.00.75

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 2.1	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Total pour la période du 1 ^{er} août au 25 septembre (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
					7208.52.00.11
					7208.52.00.12
					7208.52.00.19
					7208.52.00.81
					7208.52.00.82
					7208.52.00.83
					7208.52.00.84
					7208.52.00.85
					7211.14.00.10
					7225.40.00.10
					7225.40.00.20
					7225.40.00.30
					7225.40.00.40
					7225.40.00.50
					7225.99.00.20
					7225.99.00.90
					7226.91.00.00
6	Tôles laminées à froid	2 444	1 504	32 %	7209.15.00.00
					7209.16.00.40
					7209.16.00.90
					7209.17.00.40
					7209.17.00.90
					7209.18.00.00
					7209.25.00.00
					7209.26.00.00
					7209.27.00.00
					7209.28.00.00
					7209.90.00.00
					7211.23.00.00
					7211.29.00.00
					7226.92.00.00
7	Produits laminés plats étamés	2 875	1 769	56 %	7210.11.00.00
					7210.12.00.00
					7210.50.00.00
					7212.10.00.00
8	Tôles en acier revêtues	41 504	25 541	25 %	7210.30.00.00
					7210.41.00.00
					7210.49.00.40

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 2.1	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Total pour la période du 1 ^{er} août au 25 septembre (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
					7210.49.00.50
					7210.49.00.60
					7210.49.00.70
					7210.90.00.00
					7212.20.00.10
					7212.20.00.20
					7212.20.00.30
					7212.20.00.40
					7212.30.00.10
					7212.30.00.20
					7212.30.00.30
					7212.30.00.40
					7225.30.00.00
					7225.91.00.10
					7225.91.00.20
					7225.91.00.30
					7225.91.00.40
					7225.92.00.10
					7225.92.00.20
					7225.92.00.30
					7225.92.00.40
					7226.99.00.11
					7226.99.00.12
					7226.99.00.13
					7226.99.00.19
					7226.99.00.91
					7226.99.00.92
					7226.99.00.93
					7226.99.00.99
9	Produits peints	31 685	19 498	90 %	7210.70.00.10
					7210.70.00.21
					7210.70.00.29
					7210.70.00.90
					7212.40.00.10
					7212.40.00.21
					7212.40.00.29
					7212.40.00.90
10	Barres d'armature	38 281	23 557	45 %	7213.10.00.11
					7213.10.00.12

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 2.1	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Total pour la période du 1 ^{er} août au 25 septembre (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
					7213.10.00.13
					7213.10.00.90
					7214.20.00.11
					7214.20.00.12
					7214.20.00.13
					7214.20.00.14
					7214.20.00.21
					7214.20.00.22
					7214.20.00.23
					7214.20.00.24
					7214.20.00.31
					7214.20.00.32
					7214.20.00.33
					7214.20.00.34
					7214.20.00.90
					7227.90.00.50
					7228.30.00.51
					7228.30.00.52
					7228.30.00.53
11	Barres en acier laminées à chaud	11 667	7 180	58 %	7213.20.00.50
					7213.20.00.90
					7214.10.00.00
					7214.30.00.24
					7214.30.00.25
					7214.30.00.33
					7214.30.00.34
					7214.30.00.40
					7214.30.00.90
					7214.91.00.11
					7214.91.00.12
					7214.91.00.13
					7214.91.00.21
					7214.91.00.22
					7214.91.00.23
					7214.91.00.31
					7214.91.00.32
					7214.91.00.33
					7214.99.00.20

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 2.1	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Total pour la période du 1 ^{er} août au 25 septembre (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
					7214.99.00.30
					7214.99.00.41
					7214.99.00.42
					7214.99.00.43
					7214.99.00.49
					7214.99.00.51
					7214.99.00.52
					7214.99.00.53
					7214.99.00.59
					7214.99.00.60
					7228.20.00.50
					7228.30.00.49
					7228.30.00.71
					7228.30.00.72
					7228.30.00.73
					7228.30.00.81
					7228.30.00.90
					7228.40.00.10
					7228.40.00.20
					7228.40.00.90
					7228.60.00.00
					7228.80.00.19
					7228.80.00.92
					7302.10.00.21
					7302.90.00.00
12	Fil machine	22 020	13 551	59 %	7213.91.00.41
					7213.91.00.42
					7213.91.00.43
					7213.91.00.49
					7213.91.00.50
					7213.91.00.60
					7213.91.00.70
					7213.99.00.11
					7213.99.00.12
					7213.99.00.13
					7213.99.00.31
					7213.99.00.32
					7213.99.00.33

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 2.1	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Total pour la période du 1 ^{er} août au 25 septembre (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
					7213.99.00.51
					7213.99.00.52
					7213.99.00.53
					7213.99.00.90
					7227.10.00.00
					7227.20.00.20
					7227.20.00.90
					7227.90.00.11
					7227.90.00.19
					7227.90.00.21
					7227.90.00.29
					7227.90.00.60
					7227.90.00.70
					7227.90.00.81
					7227.90.00.82
					7227.90.00.83
					7227.90.00.90
13	Barres d'acier finies à froid	8 746	5 382	39 %	7215.10.00.20
					7215.10.00.90
					7215.50.00.10
					7215.50.00.21
					7215.50.00.29
					7215.50.00.90
					7228.50.00.10
					7228.50.00.20
					7228.50.00.90
14	Structure d'acier	4 624	2 846	69 %	7216.10.00.11
					7216.10.00.19
					7216.10.00.21
					7216.10.00.29
					7216.21.00.10
					7216.21.00.20
					7216.22.00.00
					7216.31.00.11
					7216.31.00.12
					7216.31.00.19
					7216.31.00.21
					7216.31.00.22

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 2.1	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Total pour la période du 1 ^{er} août au 25 septembre (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
					7216.31.00.29
					7216.40.00.11
					7216.40.00.12
					7216.40.00.21
					7216.40.00.22
					7216.40.00.30
					7216.50.00.10
					7216.50.00.20
					7216.50.00.30
					7216.50.00.90
					7216.61.00.00
					7216.69.00.00
					7216.91.00.10
					7216.99.00.10
					7216.99.00.20
					7216.99.00.30
					7216.99.00.99
					7228.70.00.11
					7228.70.00.12
					7228.70.00.50
					7228.70.00.82
					7228.70.00.83
					7228.70.00.89
					7228.70.00.91
					7228.70.00.93
					7228.70.00.99
15	Fil d'acier	9 827	6 047	24 %	7217.10.00.41
					7217.10.00.42
					7217.10.00.43
					7217.10.00.44
					7217.10.00.45
					7217.10.00.51
					7217.10.00.52
					7217.10.00.53
					7217.10.00.54
					7217.10.00.55
					7217.10.00.59
					7217.10.00.61

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 2.1	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Total pour la période du 1 ^{er} août au 25 septembre (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
					7217.10.00.62
					7217.10.00.63
					7217.10.00.64
					7217.10.00.65
					7217.10.00.66
					7217.10.00.67
					7217.10.00.68
					7217.10.00.71
					7217.10.00.79
					7217.10.00.81
					7217.10.00.82
					7217.10.00.83
					7217.10.00.84
					7217.10.00.85
					7217.10.00.86
					7217.10.00.87
					7217.10.00.88
					7217.10.00.91
					7217.10.00.99
					7217.20.00.10
					7217.20.00.41
					7217.20.00.42
					7217.20.00.43
					7217.20.00.44
					7217.20.00.49
					7217.20.00.51
					7217.20.00.52
					7217.20.00.53
					7217.20.00.54
					7217.20.00.59
					7217.20.00.61
					7217.20.00.62
					7217.20.00.63
					7217.20.00.64
					7217.20.00.69
					7217.20.00.71
					7217.20.00.72
					7217.20.00.73

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 2.1	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Total pour la période du 1 ^{er} août au 25 septembre (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
					7217.20.00.74
					7217.20.00.79
					7217.20.00.81
					7217.20.00.82
					7217.20.00.83
					7217.20.00.84
					7217.20.00.89
					7217.20.00.91
					7217.20.00.92
					7217.20.00.93
					7217.20.00.94
					7217.20.00.99
					7217.30.00.10
					7217.30.00.21
					7217.30.00.22
					7217.30.00.23
					7217.30.00.24
					7217.30.00.29
					7217.30.00.31
					7217.30.00.32
					7217.30.00.33
					7217.30.00.34
					7217.30.00.39
					7217.30.00.41
					7217.30.00.42
					7217.30.00.43
					7217.30.00.44
					7217.30.00.49
					7217.90.00.20
					7217.90.00.91
					7217.90.00.92
					7217.90.00.93
					7229.20.00.11
					7229.20.00.19
					7229.20.00.90
					7229.90.00.30
					7229.90.00.40
					7229.90.00.51

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 2.1	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Total pour la période du 1 ^{er} août au 25 septembre (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
					7229.90.00.59
					7229.90.00.61
					7229.90.00.62
					7229.90.00.63
					7229.90.00.64
					7229.90.00.71
					7229.90.00.72
					7229.90.00.73
					7229.90.00.74
					7229.90.00.90
16	Lingots d'acier inoxydable	1,5	0,9	83 %	7218.10.00.00
17	Blooms et billettes en acier inoxydable	8	5	57 %	7218.91.00.00
					7218.99.00.10
					7218.99.00.90
18	Tubes de canalisation	2 999	1 845	27 %	7304.19.00.23
					7304.19.00.24
					7304.19.00.25
					7304.19.00.26
					7304.19.00.29
					7304.19.00.61
					7304.19.00.62
					7304.19.00.63
					7304.19.00.64
					7304.19.00.69
					7304.19.00.71
					7304.19.00.72
					7304.19.00.73
					7304.19.00.74
					7304.19.00.79
					7304.19.00.81
					7304.19.00.82
					7304.19.00.83
					7304.19.00.84
					7304.19.00.89
					7304.39.00.21
					7304.39.00.22

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 2.1	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Total pour la période du 1 ^{er} août au 25 septembre (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
19	Tubes pour exploitation du pétrole	13 068	8 042	86 %	7304.39.00.31
					7304.39.00.32
					7306.11.00.00
					7304.29.00.12
					7304.29.00.13
					7304.29.00.14
					7304.29.00.15
					7304.29.00.16
					7304.29.00.17
					7304.29.00.19
					7304.29.00.22
					7304.29.00.23
					7304.29.00.24
					7304.29.00.25
					7304.29.00.26
					7304.29.00.27
					7304.29.00.29
					7304.29.00.32
					7304.29.00.33
					7304.29.00.34
					7304.29.00.35
					7304.29.00.36
					7304.29.00.37
					7305.20.00.00
					7306.21.00.00
					7306.29.00.12
					7306.29.00.13
					7306.29.00.14
					7306.29.00.15
					7306.29.00.16
					7306.29.00.17
					7306.29.00.19
					7306.29.00.22
					7306.29.00.23
					7306.29.00.24
					7306.29.00.25
					7306.29.00.26
					7306.29.00.27

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 2.1	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Total pour la période du 1 ^{er} août au 25 septembre (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
20	Tubes et tuyaux standards	16 193	9 965	57 %	7306.29.00.29
					7306.29.00.32
					7306.29.00.33
					7306.29.00.34
					7306.29.00.35
					7306.29.00.36
					7306.29.00.37
					7306.29.00.39
					7306.29.00.42
					7306.29.00.43
					7306.29.00.44
					7306.29.00.45
					7306.29.00.46
					7306.29.00.47
					7306.29.00.49
					7306.29.00.52
					7306.29.00.53
					7306.29.00.54
					7306.29.00.55
					7306.29.00.56
					7306.29.00.57
					7306.29.00.59
					7306.29.00.62
					7306.29.00.63
					7306.29.00.64
					7306.29.00.65
					7306.29.00.66
					7306.29.00.67
					7306.29.00.69
					7306.29.00.72
					7306.29.00.73
					7306.29.00.74
					7306.29.00.75
					7306.29.00.76
					7306.29.00.77
					7306.29.00.79
					7306.30.00.41
					7306.30.00.42

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 2.1	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Total pour la période du 1 ^{er} août au 25 septembre (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
					7306.30.00.43
					7306.30.00.44
					7306.30.00.45
					7306.30.00.46
					7306.30.00.47
					7306.30.00.49
					7306.30.00.51
					7306.30.00.52
					7306.30.00.53
					7306.30.00.54
					7306.30.00.55
					7306.30.00.56
					7306.30.00.57
					7306.30.00.59
					7306.30.00.61
					7306.30.00.62
					7306.30.00.63
					7306.30.00.64
					7306.30.00.65
					7306.30.00.66
					7306.30.00.67
					7306.30.00.69
					7306.30.00.71
					7306.30.00.72
					7306.30.00.73
					7306.30.00.74
					7306.30.00.75
					7306.30.00.76
					7306.30.00.77
					7306.30.00.79
					7306.30.00.81
					7306.30.00.82
					7306.30.00.83
					7306.30.00.84
					7306.30.00.85
					7306.30.00.86
					7306.30.00.87
					7306.30.00.89

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 2.1	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Total pour la période du 1 ^{er} août au 25 septembre (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
21	Tubes de canalisation à gros diamètre	21 384	13 159	71 %	7306.40.00.10
					7306.40.00.20
					7306.40.00.30
					7306.90.00.10
					7306.90.00.20
					7305.11.00.31
					7305.11.00.32
					7305.11.00.33
					7305.11.00.34
					7305.11.00.39
					7305.11.00.41
					7305.11.00.42
					7305.11.00.43
					7305.11.00.44
					7305.11.00.49
					7305.12.00.31
					7305.12.00.32
					7305.12.00.33
					7305.12.00.34
					7305.12.00.39
					7305.12.00.41
					7305.12.00.42
					7305.12.00.43
					7305.12.00.44
					7305.12.00.49
					7305.19.00.31
					7305.19.00.32
					7305.19.00.33
					7305.19.00.34
					7305.19.00.39
					7305.19.00.41
					7305.19.00.42
					7305.19.00.43
					7305.19.00.44
					7305.19.00.49
					7305.31.00.11
					7305.31.00.19
					7305.31.00.20

Colonne 1		Colonne 2	Colonne 2.1	Colonne 3	Colonne 4
Article	Catégorie de marchandises	Total trimestriel (tonnes métriques)	Total pour la période du 1 ^{er} août au 25 septembre (tonnes métriques)	Pourcentage par pays	Numéro tarifaire
					7306.19.00.10
					7306.19.00.90
22	Tubes pour pilotis	1	0,60	77 %	7305.39.00.20
					7305.39.00.30
23	Éléments creux de structure	3 703	2 278	41 %	7306.50.00.00
					7306.61.00.31
					7306.61.00.39
					7306.61.00.41
					7306.61.00.49
					7306.69.00.31
					7306.69.00.39
					7306.69.00.41
					7306.69.00.49

SCHEDULE 3
(Subsections 2(1) and 2.1(1))

List of Countries with Trade Agreement

- Australia
- Austria
- Belgium
- Brunei Darussalam
- Bulgaria
- Chile
- Colombia
- Costa Rica
- Croatia
- Cyprus
- Czechia
- Denmark
- Estonia
- Finland
- France
- Germany
- Greece

ANNEXE 3
(paragraphe 2(1) et 2.1(1))

Pays visés par un accord commercial

- Allemagne
- Australie
- Autriche
- Belgique
- Brunéi Darussalam
- Bulgarie
- Chili
- Chypre
- Colombie
- Corée
- Costa Rica
- Croatie
- Danemark
- Espagne
- Estonie
- Finlande
- France

Honduras	Grèce
Hungary	Honduras
Iceland	Hongrie
Ireland	Irlande
Israel	Islande
Italy	Israël
Japan	Italie
Jordan	Japon
Korea	Jordanie
Latvia	Lettonie
Liechtenstein	Liechtenstein
Lithuania	Lituanie
Luxembourg	Luxembourg
Malaysia	Malaisie
Malta	Malte
Netherlands	Nouvelle-Zélande
New Zealand	Norvège
Norway	Panama
Panama	Pays-Bas
Peru	Pérou
Poland	Pologne
Portugal	Portugal
Romania	Roumanie
Singapore	Royaume-Uni
Slovakia	Singapour
Slovenia	Slovaquie
Spain	Slovénie
Sweden	Suède
Switzerland	Suisse
Ukraine	Tchéquie
United Kingdom	Ukraine
Vietnam	Vietnam

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the orders.)

Issues

Due to restrictive trade measures taken by the United States (U.S.) through its imposition of tariffs under section 232 of the U.S. *Trade Expansion Act of 1962* (section 232) on steel and aluminum imports, as well as the longstanding global excess capacity in steel supply caused by non-market practices of certain foreign governments, there is a significant risk of trade diversion of steel products into Canada, which threatens to adversely affect the Canadian steel industry.

As announced by the Prime Minister on July 16, 2025, based on a review of the tariff rate quotas (TRQs) for steel products implemented on June 27, 2025, and additional consultations with Canadian steel producers, the Government is taking further necessary actions to strengthen the TRQs. This will help to further ensure stability in the domestic steel market, and better address the risk of steel trade diversion from third countries into the Canadian market.

Background

On June 19, 2025, the Government of Canada announced the implementation of trade measures on imports of steel mill products from non-free trade agreement (FTA) partners. These measures came into force on June 27, 2025, in the form of TRQs under which a 50% surtax is applied to imports of covered steel products (flat, long, pipe and tube, semi-finished and stainless) that exceed a quota equivalent to 100% of 2024 volumes from non-FTA partners (see the *Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods*; SOR/2025-148). These measures are intended to help stabilize the Canadian market and prevent harmful diversion of foreign steel from third countries into Canada while minimizing impacts on Canadian importers and downstream users.

Global Affairs Canada is responsible for administering the quota of products that may be imported without this additional surtax through the issuance of shipment-specific import permits. To facilitate the administration of the TRQs, the subject products were added to the [Import Control List](#) (ICL). Importations made without the applicable shipment-specific import permit are assessed the 50% surtax by the Canada Border Services Agency.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Le présent résumé ne fait pas partie des décrets.)

Enjeux

En raison des mesures commerciales restrictives prises par les États-Unis par le biais de l'imposition de droits de douane en vertu de l'article 232 de la loi américaine *Trade Expansion Act of 1962* (article 232) sur les importations d'acier et d'aluminium, ainsi que la surcapacité mondiale de longue date dans l'approvisionnement en acier causée par les pratiques non commerciales de certains gouvernements étrangers, il existe un risque important de détournement des échanges commerciaux de produits sidérurgiques vers le Canada, ce qui menace de nuire à l'industrie sidérurgique canadienne.

Comme l'a annoncé le premier ministre le 16 juillet 2025, à la suite d'un examen des contingents tarifaires pour les produits sidérurgiques mis en œuvre le 27 juin 2025 et de consultations supplémentaires avec les producteurs d'acier canadiens, le gouvernement prend les mesures supplémentaires nécessaires pour renforcer les contingents tarifaires. Cela contribuera à garantir davantage la stabilité du marché intérieur de l'acier et à mieux faire face au risque de détournement des échanges commerciaux de l'acier des pays tiers vers le marché canadien.

Contexte

Le 19 juin 2025, le gouvernement du Canada a annoncé la mise en œuvre de mesures commerciales sur les importations de produits sidérurgiques provenant de pays non signataires d'un accord de libre-échange (ALE). Ces mesures sont entrées en vigueur le 27 juin 2025 sous la forme de contingents tarifaires en vertu desquels une surtaxe de 50 % est appliquée aux importations de produits sidérurgiques visés (produits plats, longs, tubes et tuyaux, semi-finis et inoxydables) qui dépassent un contingent équivalant à 100 % des volumes de 2024 provenant de partenaires non signataires d'un ALE (voir le *Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier*; DORS/2025-148). Ces mesures visent à stabiliser le marché canadien et à empêcher le détournement préjudiciable d'acier étranger provenant de pays tiers vers le Canada, tout en minimisant les répercussions sur les importateurs et les utilisateurs en aval canadiens.

Affaires mondiales Canada est chargé d'administrer le contingent de produits pouvant être importés sans cette surtaxe supplémentaire en délivrant des permis d'importation spécifiques à chaque expédition. Afin de faciliter l'administration des contingents tarifaires, les produits concernés ont été ajoutés à la [Liste des marchandises d'importation contrôlée](#) (LMIC). Les importations effectuées sans le permis d'importation spécifique

The Government committed to reviewing the implementation of the TRQs in 30 days to ensure their appropriateness and effectiveness in light of evolving market circumstances, and periodically thereafter. The reviews were to be supported by the newly established industry-government steel task force.

On July 16, 2025, the Prime Minister announced a suite of targeted measures to support the steel industry. This includes trade measures to address foreign steel imports entering the Canadian market through strengthening the TRQs for steel products implemented on June 27, 2025, by

- first, tightening the tariff-free quota levels for steel products from non-FTA countries from 100% to 50% of 2024 volumes; and
- second, introducing TRQ for steel products from non-Canada-United States-Mexico Agreement (CUSMA) FTA partners at 100% of 2024 volumes and applying a 50% tariff on steel imports above those levels.

In Canada, the requirements for imposing these trade measures are set out in the *Customs Tariff*. Specifically, the *Customs Tariff* allows the Governor in Council to impose trade measures on the recommendation of the Minister of Finance and the Minister of Foreign Affairs, in response to acts, policies or practices of a foreign government that adversely affect, or lead directly or indirectly to adverse effects on, trade in goods or services of Canada.

To facilitate those trade measures when they take the form of a TRQ, the Governor in Council is also authorized to add goods subject to those trade measures to the ICL, established under subsection 5(1) of the *Export and Import Permits Act* (EIPA). The purpose of the ICL is to list the goods which are subject to import controls in Canada for various trade-related and strategic reasons. Import permits and certificates are issued by Global Affairs Canada on behalf of the Minister of Foreign Affairs under the Act.

Objective

The Government is strengthening the TRQs for steel products implemented on June 27, 2025, to ensure that the TRQs continue to be effective in addressing the risk of

à l'expédition applicable sont soumises à une surtaxe de 50 % par l'Agence des services frontaliers du Canada.

Le gouvernement s'est engagé à examiner la mise en œuvre des contingents tarifaires dans un délai de 30 jours afin de s'assurer de leur pertinence et de leur efficacité à la lumière de l'évolution des conditions du marché, puis périodiquement par la suite. Ces examens devaient être appuyés par le groupe de travail sur l'acier nouvellement créé, composé de représentants de l'industrie et du gouvernement.

Le 16 juillet 2025, le premier ministre a annoncé une série de mesures ciblées visant à soutenir l'industrie sidérurgique. Ces mesures comprennent des mesures commerciales visant à lutter contre les importations d'acier étranger sur le marché canadien en renforçant les contingents tarifaires pour les produits sidérurgiques mis en œuvre le 27 juin 2025, notamment :

- Premièrement, réduire les niveaux des contingents en franchise de droits pour les produits sidérurgiques provenant de pays non membres d'un accord de libre-échange de 100 % à 50 % des volumes de 2024;
- Deuxièmement, introduire des contingents tarifaires pour les produits sidérurgiques provenant de partenaires non membres de libre-échange de l'Accord Canada-États-Unis-Mexique (ACEUM) à 100 % des volumes de 2024 et appliquer un droit de douane de 50 % sur les importations d'acier dépassant ces niveaux.

Au Canada, les conditions requises pour imposer ces mesures commerciales sont énoncées dans le *Tarif des douanes*. Plus précisément, le *Tarif des douanes* autorise le gouverneur en conseil à imposer des mesures commerciales sur recommandation du ministre des Finances et du ministre des Affaires étrangères, en réponse à des actes, politiques ou pratiques d'un gouvernement étranger qui nuisent ou entraînent directement ou indirectement des effets négatifs sur le commerce des biens ou des services du Canada.

Afin de faciliter ces mesures commerciales lorsqu'elles prennent la forme d'un contingent tarifaire, le gouverneur en conseil est également autorisé à ajouter les marchandises visées par ces mesures commerciales à la LMIC, établie en vertu du paragraphe 5(1) de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* (LLEI). La LMIC a pour objectif de dresser la liste des marchandises qui sont soumises à des contrôles à l'importation au Canada pour diverses raisons liées au commerce et à la stratégie. Les permis et certificats d'importation sont délivrés par Affaires mondiales Canada au nom du ministre des Affaires étrangères en vertu de la Loi.

Objectif

Le gouvernement renforce les contingents tarifaires pour les produits sidérurgiques mis en œuvre le 27 juin 2025 afin de s'assurer que ces contingents continuent d'être

steel diversion into the Canadian market in light of recent market conditions.

Description

The *Order Amending the Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods* (Surtax Amending Order) amends the *Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods* in the following manner:

- **Product categories:** The quotas, with revised quantities, will be restructured from five broad product categories to 23 product subcategories that will provide greater specification of covered steel products and greater predictability for the market. The scope of covered products has also been adjusted to better align with domestic production capabilities following consultations with Canadian steel producers.
- **Total quota volumes for non-free trade agreement partners:** For those countries that do not have a FTA in force with Canada, the quota for tariff-free imports will be reduced to 50% of 2024 levels.
 - A single general quota is established per product category that will be administered on a first-come, first-served and quarterly basis. A limit is also imposed on the maximum quota share per product category that can be used by imports originating from a single country based on historical patterns.
 - Given adjustments to the quota midway through the first quarterly period, the revised quota for the remainder of the first period ending on September 25, 2025, has been adjusted to account for subject importations made since the original TRQ was implemented on June 27, 2025.
 - For greater certainty, importations that were subject under the original TRQ that are no longer subject under the revised TRQ will not count toward this adjustment.
- **Inclusion of FTA partners:** The TRQs will be extended to countries that have a FTA in force with Canada, with the exception of CUSMA partners (i.e. the United States and Mexico). This will result in a 50% surtax being applied on steel imports above 100% of 2024 levels. This TRQ will be administered in a similar manner to that of non-FTA partners, with the following exceptions:
 - To ensure alignment of quota periods across all the TRQ measure, the tariff-free quota for FTA partners during the first period has been prorated to align with the number of days remaining with the period until September 25, 2025.
 - Goods from FTA partners that are in-transit on or before the date that this Order comes into force are excluded.

efficaces pour contrer le risque de détournement de l'acier vers le marché canadien, compte tenu des conditions récentes du marché.

Description

Le *Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier* (Décret modifiant la surtaxe) modifie le *Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier* de la manière suivante :

- **Catégories de produits :** Les quotas, dont les quantités ont été révisées, seront restructurés, passant de cinq grandes catégories de produits à 23 sous-catégories de produits, ce qui permettra de mieux préciser les produits sidérurgiques visés et d'améliorer la prévisibilité pour le marché. La portée des produits visés a également été ajustée afin de mieux correspondre aux capacités de production nationales, à la suite de consultations avec les producteurs d'acier canadiens.
- **Volume total des contingents pour les partenaires non signataires d'un accord de libre-échange :** pour les pays qui n'ont pas conclu d'accord de libre-échange avec le Canada, le contingent pour les importations en franchise de droits sera réduit à 50 % des niveaux de 2024.
 - Un quota général unique est établi par catégorie de produits, qui sera géré selon le principe du premier arrivé, premier servi, sur une base trimestrielle. Une limite est également imposée sur la part maximale du quota par catégorie de produits pouvant être utilisée par les importations provenant d'un seul pays, sur la base des tendances historiques.
 - Compte tenu des ajustements apportés au contingent à mi-parcours de la première période trimestrielle, le contingent révisé pour le reste de la première période se terminant le 25 septembre 2025 a été ajusté afin de tenir compte des importations effectuées depuis la mise en œuvre du contingent tarifaire initial le 27 juin 2025.
 - Pour plus de certitude, les importations qui étaient assujetties au contingent tarifaire initial et qui ne le sont plus en vertu du décret révisé ne seront pas prises en compte dans le cadre de cet ajustement.
- **Inclusion des partenaires de l'ALE :** Les contingents tarifaires seront étendus aux pays qui ont conclu un ALE avec le Canada, à l'exception des partenaires de l'ACEUM (c'est-à-dire les États-Unis et le Mexique). Il en résultera une surtaxe de 50 % sur les importations d'acier supérieures à 100 % des niveaux de 2024. Ce contingent tarifaire sera administré de la même manière que celui des partenaires non membres d'un ALE, à l'exception des cas suivants :
 - Afin d'assurer l'harmonisation des périodes contingentaires pour l'ensemble des mesures tarifaires, le contingent en franchise de droits accordé aux

- **Removal of quarterly carryover provision:** Any unused quantity in a period will no longer be carried forward into the next period.
- **Interaction with other surtax measures:** No other surtaxes imposed under the *Customs Tariff* may be applied to goods that are also subject to the TRQ surtax. This amendment ensures that the aggregate surtax rate on subject goods does not exceed 50%. The TRQ surtax is, however, additive to existing and future anti-dumping and countervailing duties.

To facilitate administration of the Surtax Amending Order, the *Order Amending the Import Control List (2025-1)* amends item 82 of the ICL to align with the list of steel goods subject to the Surtax Amending Order. Goods controlled under item 82 of the ICL will require a shipment-specific import permit to benefit from quotas upon entry into force of the Surtax Amending Order. Importers are able to apply for shipment-specific import permits that will allow these goods to be exempt from the 50% surtax. Import permits will not be issued once the quantities indicated in Schedules 1 and 2 to the Surtax Amending Order are reached. Goods may continue to be imported after that point, provided that the requirements of any other general import permits are met, but will be subject to the surtax.

Regulatory development

Consultation

On June 19, 2025, the Government announced the creation of a government-stakeholder Steel Trade Monitoring Task Force, which meets regularly to closely monitor trade and market trends to support government decision-making.

The Steel Trade Monitoring Task Force has since met on several occasions. In related discussions, Canadian steel producers have requested adjustments to the design of the original steel TRQ measure imposed on June 27 to better stabilize the domestic steel market and mitigate risks of disruptions caused by U.S. tariffs. This includes expanding the scope of country coverage, reducing overall quota

partenaires de l'ALE pendant la première période a été calculé au prorata afin de correspondre au nombre de jours restants jusqu'au 25 septembre 2025.

- Les marchandises provenant de partenaires de l'ALE qui sont en transit à la date d'entrée en vigueur du présent décret ou avant cette date sont exclues.
- **Suppression de la disposition relative au report trimestriel :** toute quantité inutilisée au cours d'une période ne sera plus reportée à la période suivante.
- **Interaction avec d'autres mesures de surtaxe :** Aucune autre surtaxe imposée en vertu du *Tarif des douanes* ne peut être appliquée aux marchandises qui sont également assujetties à la surtaxe sur les contingents tarifaires. Cette modification garantit que le taux global de surtaxe sur les marchandises visées ne dépasse pas 50 %. La surtaxe sur les contingents tarifaires s'ajoute toutefois aux droits antidumping et compensateurs existants et futurs.

Afin de faciliter l'administration du Décret modifiant la surtaxe, le *Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée (2025-1)* modifie le point 82 de la LMIC afin de l'aligner sur la liste des produits sidérurgiques soumis au Décret modifiant la surtaxe. Les produits contrôlés en vertu du point 82 de la LMIC devront faire l'objet d'un permis d'importation spécifique à chaque expédition pour bénéficier des quotas dès l'entrée en vigueur du Décret modifiant la surtaxe. Les importateurs peuvent demander des permis d'importation spécifiques à chaque expédition qui permettront à ces produits d'être exemptés de la surtaxe de 50 %. Les permis d'importation ne seront plus délivrés une fois que les quantités indiquées dans les annexes 1 et 2 du Décret modifiant la surtaxe auront été atteintes. Les produits pourront continuer à être importés après cette date, à condition que les exigences de tout autre permis d'importation général soient respectées, mais ils seront soumis à la surtaxe.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Le 19 juin 2025, le gouvernement a annoncé la création d'un groupe de travail sur la surveillance du commerce de l'acier, composé de représentants du gouvernement et des parties prenantes, qui se réunit régulièrement pour suivre de près les tendances commerciales et les évolutions du marché afin d'éclairer les décisions gouvernementales.

Le groupe de travail sur la surveillance du commerce de l'acier s'est réuni à plusieurs reprises depuis lors. Au cours des discussions qui ont suivi, les producteurs d'acier canadiens ont demandé que des ajustements soient apportés à la conception de la mesure initiale relative au contingent tarifaire sur l'acier imposée le 27 juin afin de mieux stabiliser le marché intérieur de l'acier et d'atténuer les

volumes, and certain TRQ administrative and design changes.

These comments build on previous public consultations held by the Government of Canada from March 22 to April 21, 2025, on possible trade measures to protect against the threat of diversion of steel products from third countries into the Canadian market. Steel producers expressed support for protective trade measures, while downstream industries generally expressed concerns over supply of certain raw materials and cost impacts that may affect their competitiveness. Certain provincial governments and other submissions have raised regional issues, noting that trade measures risk limiting supply of steel goods leading to higher prices and project delays for provinces farther away from Canadian steel mills in central Canada, due to shipping costs for some products. All comments have been taken into consideration in determining the appropriate course of action.

The Government will continue to engage affected stakeholder groups as this amendment is implemented and review the measure on an ongoing basis to ensure it reflects developments in the market, ongoing trade discussions with other countries. Further adjustments, including potential extensions or termination, could be made when warranted.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

Following an assessment of modern treaty implications, no adverse impacts on potential or established Indigenous or treaty rights, which are recognized and affirmed in section 35 of the *Constitution Act, 1982*, were identified in the Surtax Amending Order.

Instrument choice

The *Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods* was implemented under subsection 53(2) of the *Customs Tariff*. This provision provides the authority for the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of Finance and the Minister of Foreign Affairs, by order, to make goods that originate in any country subject to a surtax for the purpose of responding to acts, policies or practices of a country that adversely affect, or lead directly or indirectly to adverse effects on, trade in goods or services of Canada.

risques de perturbations causées par les droits de douane américains. Il s'agit notamment d'élargir la portée de la couverture par pays, de réduire les volumes globaux des contingents et d'apporter certaines modifications administratives et conceptuelles au contingent tarifaire.

Ces commentaires s'appuient sur les consultations publiques précédentes menées par le gouvernement du Canada du 22 mars au 21 avril 2025 sur les mesures commerciales possibles visant à protéger contre la menace de détournement de produits sidérurgiques provenant de pays tiers vers le marché canadien. Les producteurs d'acier ont exprimé leur soutien aux mesures commerciales protectrices, tandis que les industries en aval ont généralement exprimé leurs préoccupations concernant l'approvisionnement en certaines matières premières et les répercussions sur les coûts qui pourraient nuire à leur compétitivité. Certaines administrations provinciales et d'autres interventions ont soulevé des questions régionales, soulignant que les mesures commerciales risquent de limiter l'approvisionnement en produits sidérurgiques, ce qui entraînerait une hausse des prix et des retards dans les projets pour les provinces éloignées des aciéries canadiennes situées dans le centre du pays, en raison des coûts d'expédition de certains produits. Toutes les observations ont été prises en considération pour déterminer la ligne de conduite appropriée.

Le gouvernement continuera à consulter les groupes d'intervenants concernés pendant la mise en œuvre de cette modification et à examiner la mesure de façon continue afin de s'assurer qu'elle reflète l'évolution du marché et les discussions commerciales en cours avec d'autres pays. D'autres ajustements, y compris des prolongations ou des résiliations éventuelles, pourraient être apportés lorsque cela sera justifié.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Après avoir évalué les implications des traités modernes, aucun effet négatif sur les droits ancestraux ou issus de traités, reconnus et confirmés à l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*, n'a été identifié dans le Décret modifiant la surtaxe.

Choix de l'instrument

Le *Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier* a été pris en vertu du paragraphe 53(2) du *Tarif des douanes*. Cette disposition habilite le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre des Finances et du ministre des Affaires étrangères, à imposer, par décret, une surtaxe sur les produits originaires d'un pays donné afin de répondre aux actes, politiques ou pratiques d'un pays qui nuisent ou ont des effets négatifs, directs ou indirects, sur le commerce des produits ou des services du Canada.

Subsection 5(6) of the *Export and Import Permits Act* provides authority for the Governor in Council to add goods to the *Import Control List* if, for the purpose of facilitating the implementation of action taken under paragraph 53(2)(d) of the *Customs Tariff*, the Governor in Council considers it necessary to control the importation of those goods or collect any information with respect to their importation.

Regulatory analysis

Benefits and costs

Baseline scenario

In the baseline scenario previously in effect, the TRQ did not apply to countries with FTAs in force with Canada. In addition, the TRQ only applied on quantities imported from non-FTA partner countries that exceed 100% of 2024 levels. The Government heard concerns that such a measure may not be sufficiently effective in addressing the risk of important quantities of steel, including those produced under non-market conditions or against Canadian values, from being diverted into the Canadian market. This in turn could damage the viability of domestic producers, putting at risk the long-term ability of Canada to remain self-reliant. As well, the initial structure of the TRQ based on five broad categories could disrupt the domestic steel market given risk of distortions in Canada's import product composition.

Regulatory scenario

With the changes made by these orders, the TRQs will apply to all countries, except for the United States and Mexico. Surtaxes will apply to imports in excess of 100% of levels established in 2024 from countries with FTAs in force with Canada and 50% from non-FTA partner countries. The quotas will also be restructured using a greater number of product categories to allow for greater precision and reflecting the refined scope of the measure. A limit of 50% is also imposed on the maximum surtax that could be applicable under the *Customs Tariff*. This may result in a greater overall average cost for imported steel products in Canada.

Impacts

These amendments will further address risks to Canada's steel industry and workers related to the diversion of steel into the Canadian market and the persistent global excess capacity caused by non-market practices

Le paragraphe 5(6) de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation* autorise le gouverneur en conseil à ajouter des marchandises à la *Liste des marchandises d'importation contrôlée* si, en vue de faciliter la mise en œuvre des mesures prises en vertu de l'alinéa 53(2)d) du *Tarif des douanes*, le gouverneur en conseil estime nécessaire de contrôler l'importation de ces marchandises ou de recueillir des renseignements concernant leur importation.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Scénario de référence

Dans le scénario de référence précédemment en vigueur, le contingent tarifaire ne s'appliquait pas aux pays ayant conclu un accord de libre-échange avec le Canada. De plus, le contingent tarifaire ne s'appliquait qu'aux quantités importées de pays non signataires d'un accord de libre-échange qui dépassaient 100 % des niveaux de 2024. Le gouvernement a pris note des préoccupations selon lesquelles une telle mesure pourrait ne pas être suffisamment efficace pour contrer le risque que des quantités importantes d'acier, y compris celles produites dans des conditions non conformes aux règles du marché ou contraires aux valeurs canadiennes, soient détournées vers le marché canadien. Cela pourrait nuire à la viabilité des producteurs nationaux et compromettre la capacité à long terme du Canada à rester autonome. De plus, la structure initiale du contingent tarifaire, basée sur cinq grandes catégories, pourrait perturber le marché intérieur de l'acier en raison du risque de distorsions dans la composition des produits importés au Canada.

Scénario réglementaire

Avec les modifications apportées par ces décrets, les contingents tarifaires s'appliqueront à tous les pays, à l'exception des États-Unis et du Mexique. Des surtaxes s'appliqueront aux importations dépassant 100 % des niveaux établis en 2024 en provenance des pays ayant conclu des accords de libre-échange avec le Canada et 50 % en provenance des pays non signataires d'un accord de libre-échange. Les contingents seront également restructurés en utilisant un plus grand nombre de catégories de produits afin de permettre une plus grande précision et de refléter la portée affinée de la mesure. Une limite de 50 % est également imposée sur la surtaxe maximale qui pourrait être applicable en vertu du *Tarif des douanes*. Cela pourrait entraîner une augmentation du coût moyen global des produits sidérurgiques importés au Canada.

Répercussions

Ces modifications permettront de mieux lutter contre les risques qui pèsent sur l'industrie sidérurgique et les travailleurs canadiens en raison du détournement de l'acier vers le marché canadien et de la surcapacité mondiale

of certain foreign governments, including insufficient or non-existent labour and environmental standards that are contrary to Canadian values.

The amendment to the *Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods* will account imports from additional countries under the TRQs, thereby further defending Canadian steel industry and workers from steel trade diversion. The quota volumes are calibrated at the new limits to avoid unintended or undue impacts on downstream industries that rely on imported steel inputs. Further adjustments may be made based on market dynamics and the outcomes of future review processes.

The Government expects additional potential administrative burden, updates to the New Export Import Control System (NEICS) and complexities as a result of these amendments. More specifically, the inclusion of FTA partner countries (except for the U.S. and Mexico) in the TRQs, as well as restructuring of quotas to add granularity to product categories, will increase the number of importers implicated and the number of permits that will be required.

For businesses wishing to import subject steel goods within the quantity set by the Surtax Amending Order (without paying the surtax), there will be incremental costs associated with permit fees of up to \$31 per permit. The permit fee is determined by the value of the goods and varies depending on whether the permit is issued through a customs broker or by Global Affairs Canada.

Based on the 2024 volume and value of covered products, and assuming no reductions in imports from non-FTA partner countries, it is expected that approximately 1.2 million tonnes of steel product imports from non-FTA partner countries could be subject to the surtax, at a total estimated incremental surtax cost of \$711 million. However, these estimates likely overstate the impact of shifts in trade patterns, including the possibility for importers to source from domestic producers.

Based on these amendments, it is estimated that roughly 53 000 permits could be issued over the year for a total estimated cost to business of \$1.6 million. The surtax savings to importers will far outweigh the costs associated with requesting import permits. Importers who do not wish to apply for a shipment-specific permit may import these goods without quantitative limits under an

persistante causée par les pratiques non commerciales de certains gouvernements étrangers, notamment des normes de travail et environnementales insuffisantes ou inexistantes qui sont contraires aux valeurs canadiennes.

La modification apportée au *Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier* permettra de comptabiliser les importations provenant d'autres pays dans le cadre des contingents tarifaires, ce qui renforcera la protection de l'industrie sidérurgique canadienne et des travailleurs contre le détournement des échanges commerciaux dans ce secteur. Les volumes contingentaires sont calibrés en fonction des nouvelles limites afin d'éviter des répercussions imprévues ou indésirables sur les industries en aval qui dépendent des importations d'acier. D'autres ajustements pourraient être apportés en fonction de la dynamique du marché et des résultats des futurs processus d'examen.

Le gouvernement s'attend à une charge administrative supplémentaire, à des mises à jour du nouveau système des contrôles à l'exportation et à l'importation (NSCEI) et à des complications résultant de ces modifications. Plus précisément, l'inclusion des pays partenaires des accords de libre-échange (à l'exception des États-Unis et du Mexique) dans les contingents tarifaires, ainsi que la restructuration des contingents afin d'ajouter de la granularité aux catégories de produits, augmenteront le nombre d'importateurs concernés et le nombre de permis requis.

Pour les entreprises qui souhaitent importer des produits sidérurgiques visés dans les quantités fixées par le Décret modifiant la surtaxe (sans payer la surtaxe), elles devront assumer des coûts supplémentaires liés aux frais de permis pouvant atteindre 31 \$ par permis. Les frais de permis sont déterminés en fonction de la valeur des marchandises et varient selon que le permis est délivré par un courtier en douane ou par Affaires mondiales Canada.

Sur la base du volume et de la valeur des produits couverts en 2024, et en supposant qu'il n'y ait aucune réduction des importations en provenance de pays non membres de l'ALE, on estime qu'environ 1,2 million de tonnes d'importations de produits sidérurgiques en provenance de pays non membres de l'ALE pourraient être soumises à la surtaxe, pour un coût supplémentaire total estimé à 711 millions de dollars. Toutefois, ces estimations surestiment probablement l'impact des changements susceptibles de se produire dans les flux commerciaux, notamment la possibilité pour les importateurs de s'approvisionner auprès de producteurs nationaux.

Sur la base de ces modifications, on estime qu'environ 53 000 permis pourraient être délivrés au cours de l'année, pour un coût total estimé à 1,6 million de dollars pour les entreprises. Les économies réalisées par les importateurs grâce à la surtaxe dépasseront largement les coûts liés à la demande de permis d'importation. Les importateurs qui ne souhaitent pas demander un permis spécifique à

applicable General Import Permit, but these imports will be subject to the 50% surtax. Industry may also incur costs and require time to implement system changes needed to be compliant with these amendments.

The Government has implemented a remission framework and process, under which exceptional relief from tariffs imposed as part of Canada's response to U.S. trade actions could be considered.

Small business lens

Analysis under the small business lens determined that these amendments will impose administrative and compliance requirements on Canadian small businesses. An overall decrease in the number of imports that would be covered under surtax-exempt quotas will be reduced, which could potentially increase the average cost of importation of steel products into Canada. In addition, more imports will require permits, for which the processes of obtaining may present a barrier to entry for small businesses. In the event of delays in receiving import permits, the obligation to request refunds or remissions on any overpaid surtax may impose additional administrative burden on importers, with effects disproportionately felt by small businesses. No additional flexibility is being provided to small businesses, as this measure is designed to protect Canadian industry, and the administrative requirements are integral to its design and function.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies, since there is an incremental increase in the administrative burden on business. However, duties are considered taxes for the purposes of the one-for-one rule, and paragraph 6(a) of the *Red Tape Reduction Regulations* authorize the Treasury Board to exempt regulations related to tax and tax administration. As a result, the orders are exempted from the requirement to offset burden and titles under the rule.

The amendments impose some administrative burden on steel importers. Steel importers of applicable goods would now need to apply for a shipment-specific permit, whereas they previously could just cite a General Import Permit. The application process for a shipment-specific permit is an administrative burden in nature according to the definition provided under the *Red Tape Reduction Act*. The application process could include applying for an EIPA number and updating/changing their technical systems.

une expédition peuvent importer ces marchandises sans limites quantitatives dans le cadre d'un permis d'importation général applicable, mais ces importations seront soumises à la surtaxe de 50 %. L'industrie pourrait également devoir supporter des coûts et consacrer du temps à la mise en œuvre des changements nécessaires au système pour se conformer à ces modifications.

Le gouvernement a mis en place un cadre et un processus de remise, en vertu desquels une exemption exceptionnelle des droits de douane imposés dans le cadre de la réponse du Canada aux mesures commerciales prises par les États-Unis pourrait être envisagée.

Lentille des petites entreprises

Une analyse axée sur la lentille des petites entreprises a permis de déterminer que ces modifications imposeront des exigences administratives et de conformité aux petites entreprises canadiennes. La diminution globale du volume des importations qui seraient couvertes par les contingents exemptés de surtaxe sera réduite, ce qui pourrait entraîner une augmentation du coût moyen d'importation des produits sidérurgiques au Canada. De plus, un plus grand nombre d'importations nécessiteront des permis, dont les procédures d'obtention pourraient constituer un obstacle à l'entrée pour les petites entreprises. En cas de retard dans l'obtention des permis d'importation, l'obligation de demander le remboursement ou la remise de toute surtaxe payée en trop pourrait imposer une charge administrative supplémentaire aux importateurs, dont les effets seraient ressentis de manière disproportionnée par les petites entreprises. Aucune flexibilité supplémentaire n'est accordée aux petites entreprises, car cette mesure vise à protéger l'industrie canadienne et les exigences administratives font partie intégrante de sa conception et de son fonctionnement.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique, car il y a une augmentation progressive du fardeau administratif pour les entreprises. Cependant, les droits sont considérés comme des taxes aux fins de la règle du « un pour un », et l'alinéa 6a) du *Règlement sur la réduction de la paperasse* autorise le Conseil du Trésor à exempter les règlements liés à la fiscalité et à l'administration fiscale. Par conséquent, les décrets sont exemptés de l'obligation de compenser le fardeau et les titres en vertu de la règle.

Les modifications imposent une certaine charge administrative aux importateurs d'acier. Les importateurs d'acier des marchandises concernées devront désormais demander un permis spécifique pour chaque expédition, alors qu'auparavant, ils pouvaient simplement citer un permis d'importation général. La procédure de demande d'un permis spécifique pour chaque expédition constitue une charge administrative au sens de la définition donnée dans la *Loi sur la réduction de la paperasse*. La procédure

Regulatory cooperation and alignment

Canada is taking action to ensure that its steel industry is not unduly affected by trade diversion as a result of U.S. tariff actions and global excess capacity, and it will engage as needed with other international partners who may be affected by these issues.

Effects on the environment

Limiting diversion of steel imports from certain non-market countries, which are among the most carbon-intensive in the world, is expected to have positive environmental impacts, as these steel imports are expected to be replaced by domestic and other foreign sources that are less carbon-intensive. For example, the average CO₂ emissions intensity for steel production in China is about 1.9 tons of CO₂ per ton produced; this is similar to Brazil. For India, it is about 2.2 tons. Conversely, Canada is relatively cleaner at approximately 1.2 tons. The ultimate impact will depend on the degree to which the surtax alters trade patterns and the relative carbon intensity of alternative sources.

Gender-based analysis plus

No impacts based on gender and other identity factors have been identified for these orders.

Rationale

Following an initial review of the existing steel TRQ measure and feedback from Canadian steel producers, the Government has determined that further actions are warranted to ensure stability in the domestic steel market, and to better address the risk of steel trade diversion from third countries into the Canadian market.

More specifically, the Government has determined that

- coverage of the steel TRQ measure should extend to imports from FTA partner countries (except the U.S. and Mexico) to more fully address the risk of diversion from third countries (including the risk of import share shifting from non-FTA partner countries to FTA partner countries);
- reduction of the total quota volumes to 50% of 2024 levels for non-FTA partner countries and the addition of limits for FTA partner countries (except the U.S. and Mexico) at 100% of 2024 levels is required, to address

de demande peut inclure la demande d'un numéro LLEI et la mise à jour/modification de leurs systèmes techniques.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le Canada prend des mesures pour s'assurer que son industrie sidérurgique ne soit pas indûment affectée par le détournement des échanges commerciaux résultant des mesures tarifaires américaines et de la surcapacité mondiale, et il collaborera au besoin avec d'autres partenaires internationaux qui pourraient être touchés par ces questions.

Effets sur l'environnement

Limiter le détournement des importations d'acier provenant de certains pays non marchands, qui comptent parmi les plus émetteurs de carbone au monde, devrait avoir des effets positifs sur l'environnement, car ces importations d'acier devraient être remplacées par des sources nationales et étrangères moins émettrices de carbone. Par exemple, l'intensité moyenne des émissions de CO₂ pour la production d'acier en Chine est d'environ 1,9 tonne de CO₂ par tonne produite, ce qui est similaire au Brésil. Pour l'Inde, elle est d'environ 2,2 tonnes. À l'inverse, le Canada est relativement plus propre, avec environ 1,2 tonne. L'impact final dépendra de la mesure dans laquelle la surtaxe modifie les modèles commerciaux et de l'intensité carbone relative des sources alternatives.

Analyse comparative entre les sexes plus

Aucune incidence fondée sur le sexe ou d'autres facteurs d'identité n'a été identifiée pour ces décrets.

Justification

Après un premier examen de la mesure existante relative aux contingents tarifaires sur l'acier et après avoir recueilli les commentaires des producteurs d'acier canadiens, le gouvernement a déterminé que des mesures supplémentaires s'imposaient afin d'assurer la stabilité du marché intérieur de l'acier et de mieux faire face au risque de détournement des échanges commerciaux de l'acier provenant de pays tiers vers le marché canadien.

Plus précisément, le gouvernement a décidé que :

- la couverture de la mesure relative aux contingents tarifaires sur l'acier devrait s'étendre aux importations en provenance des pays partenaires de l'ALE (à l'exception des États-Unis et du Mexique) afin de mieux tenir compte du risque de détournement vers des pays tiers (y compris le risque de transfert de parts d'importation des pays non partenaires de l'ALE vers les pays partenaires de l'ALE);
- il est nécessaire de réduire les volumes de quotas totaux à 50 % des niveaux de 2024 pour les pays non membres

the risk that significant volumes of steel could be diverted into the Canadian market; and

- restructuring of the product categories for the purposes of TRQ administration is required to ensure that historical import volumes of specific product categories are not significantly exceeded, and to enhance predictability and stability for importers. Furthermore, following further consultations with Canadian steel producers, the scope of covered products also needed to be adjusted to better align with domestic production capabilities.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

These orders will come into force on August 1, 2025. Subject to any amendments, they will be repealed on June 27, 2026, the first anniversary of the day on which the original Order came into force. The orders will be reviewed on an ongoing basis to account for market developments, ongoing trade discussions with other countries, and to assess impacts. Further adjustments, including potential extensions or termination, may be made when warranted.

The Canada Border Services Agency is responsible for administering *Customs Tariff* legislation and regulations, and Global Affairs Canada is responsible for issuing import permits for goods on the *Import Control List*, under the *Export and Import Permits Act*. The Canada Border Services Agency and Global Affairs Canada will revise their public notices to inform importers of the change resulting from these amendments.

Contact

Alan Ho
Director
Strategic Issues
International Trade Policy Division
Department of Finance
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Email: fin.simaconsult-lmsiconsult.fin@fin.gc.ca

d'un accord de libre-échange et d'ajouter des limites pour les pays membres d'un accord de libre-échange (à l'exception des États-Unis et du Mexique) à 100 % des niveaux de 2024, afin de parer au risque que des volumes importants d'acier soient détournés vers le marché canadien;

- la restructuration des catégories de produits aux fins de l'administration des contingents tarifaires est nécessaire pour garantir que les volumes d'importation historiques de certaines catégories de produits ne soient pas dépassés de manière significative et pour améliorer la prévisibilité et la stabilité pour les importateurs. En outre, à la suite de nouvelles consultations avec les producteurs d'acier canadiens, il a également fallu ajuster la gamme des produits couverts afin de mieux l'aligner sur les capacités de production nationales.

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

Ces décrets entreront en vigueur le 1^{er} août 2025. Sous réserve de toute modification, ils seront abrogés le 27 juin 2026, soit un an après la date d'entrée en vigueur du décret initial. Les décrets feront l'objet d'un examen continu afin de tenir compte de l'évolution du marché, des discussions commerciales en cours avec d'autres pays et d'évaluer leurs répercussions. D'autres ajustements, y compris des prolongations ou des résiliations éventuelles, pourront être apportés lorsque cela sera justifié.

L'Agence des services frontaliers du Canada est chargée d'administrer la législation et la réglementation relatives au *Tarif des douanes*, tandis qu'Affaires mondiales Canada est responsable de la délivrance des permis d'importation pour les marchandises figurant sur la *Liste des marchandises d'importation contrôlée*, en vertu de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*. L'Agence des services frontaliers du Canada et Affaires mondiales Canada réviseront leurs avis publics afin d'informer les importateurs des changements résultant de ces modifications.

Personne-ressource

Alan Ho
Directeur
Enjeux stratégiques
Division de la politique commerciale internationale
Ministère des Finances
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Courriel : fin.simaconsult-lmsiconsult.fin@fin.gc.ca

Registration SOR/2025-156 July 30, 2025

EXPORT AND IMPORT PERMITS ACT

P.C. 2025-594 July 30, 2025

Whereas the Governor in Council deems it necessary to control the importation of the goods set out in the annexed *Order Amending the Import Control List (2025-1)* to implement the Joint Statement by Canada and the United States on Section 232 Duties on Steel and Aluminum of May 17, 2019;

And whereas, for the purpose of facilitating the implementation of action taken under paragraph 53(2)(d) of the *Customs Tariff*^a, the Governor in Council considers it necessary to control the importation of those goods and collect information with respect to their importation;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, makes the annexed *Order Amending the Import Control List (2025-1)* under paragraph 5(1)(e), subsection 5(6)^b and section 6^c of the *Export and Import Permits Act*^d.

Order Amending the Import Control List (2025-1)

Amendment

1 Subitem 82(1) of the *Import Control List*¹ is replaced by the following:

82 (1) Steel goods that are classified under a tariff item set out in column 4 of Schedule 1 or column 4 of Schedule 2 to the *Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods*, as those columns read on the day on which the *Order Amending the Import Control List (2025-1)* came into force, and that are neither referred to in section 3 of the *Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods* nor imported in a quantity that exceeds the applicable limit established under that Order.

^a S.C. 1997, c. 36

^b S.C. 1997, c. 36, s. 208(3)

^c S.C. 2018, c. 26, s. 6

^d R.S., c. E-19

¹ C.R.C., c. 604; SOR/89-251, s. 1

Enregistrement DORS/2025-156 Le 30 juillet 2025

LOI SUR LES LICENCES D'EXPORTATION ET D'IMPORTATION

C.P. 2025-594 Le 30 juillet 2025

Attendu que la gouverneure en conseil est d'avis qu'il est nécessaire de contrôler l'importation des marchandises visées par le *Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée (2025-1)*, ci-après, afin de mettre en œuvre la Déclaration conjointe du Canada et des États-Unis concernant l'application de droits sur l'acier et l'aluminium au titre de l'article 232 du 17 mai 2019;

Attendu que la gouverneure en conseil estime nécessaire de contrôler l'importation de ces marchandises et d'obtenir des renseignements à cet égard pour faciliter l'application de mesures prises aux termes de l'alinéa 53(2)d) du *Tarif des douanes*^a,

À ces causes, sur recommandation de la ministre des Affaires étrangères et en vertu de l'alinéa 5(1)e), du paragraphe 5(6)^b et de l'article 6^c de la *Loi sur les licences d'exportation et d'importation*^d, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée (2025-1)*, ci-après.

Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée (2025-1)

Modification

1 Le paragraphe 82(1) de la *Liste des marchandises d'importation contrôlée*¹ est remplacé par ce qui suit :

82 (1) Les produits en acier classés dans les numéros tarifaires figurant dans la colonne 4 de l'annexe 1 ou dans la colonne 4 de l'annexe 2 du *Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier*, dans leur version à la date d'entrée en vigueur du *Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée (2025-1)*, qui ne sont ni visés à l'article 3 du *Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier* ni importés en une quantité qui est supérieure à la limite applicable établie par ce décret.

^a L.C. 1997, ch. 36

^b L.C. 1997, ch. 36, par. 208(3)

^c L.C. 2018, ch. 26, art. 6

^d L.R., ch. E-19

¹ C.R.C., ch. 604; DORS/89-251, art. 1

Coming into Force

2 This Order comes into force on August 1, 2025, but if it is registered after that day, it comes into force on the day on which it is registered.

N.B. The Regulatory Impact Analysis Statement for this Order appears following SOR/2025-155, *Order Amending the Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods*.

Entrée en vigueur

2 Le présent décret entre en vigueur le 1^{er} août 2025 ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

N.B. Le résumé de l'étude d'impact de la réglementation de ce décret se trouve à la suite du DORS/2025-155, *Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier*.

Registration

SOR/2025-157 July 30, 2025

SPECIES AT RISK ACT

P.C. 2025-595 July 30, 2025

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, makes the annexed *Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act (Certain Wildlife Species of Red Knot and Four Other Wildlife Species)* under subsection 27(1) of the *Species at Risk Act*^a.

Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act (Certain Wildlife Species of Red Knot and Four Other Wildlife Species)

Amendments

1 Part 2 of Schedule 1 to the *Species at Risk Act*¹ is amended by striking out the following under the heading “Birds”:

Knot *rufa* subspecies, Red (*Calidris canutus rufa*)
Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa*

2 Part 2 of Schedule 1 to the Act is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Birds”:

Knot *rufa* subspecies, Red (*Calidris canutus rufa*)
Southeastern United States / Gulf of Mexico / Caribbean wintering population
Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* population hivernant dans le sud-est des États-Unis, le golfe du Mexique et les Caraïbes

Knot *rufa* subspecies, Red (*Calidris canutus rufa*)
Tierra del Fuego and Patagonia wintering population
Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* population hivernant dans la Terre de Feu et en Patagonie

3 Part 2 of Schedule 1 to the Act is amended by striking out the following under the heading “Arthropods”:

Borer, Aweme (*Papaipema aweme*)
Perce-tige d'Aweme

Enregistrement

DORS/2025-157 Le 30 juillet 2025

LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL

C.P. 2025-595 Le 30 juillet 2025

Sur recommandation de la ministre de l'Environnement et en vertu du paragraphe 27(1) de la *Loi sur les espèces en péril*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril (certaines espèces sauvages du Bécasseau maubèche et quatre autres espèces sauvages)*, ci-après.

Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril (certaines espèces sauvages du Bécasseau maubèche et quatre autres espèces sauvages)

Modifications

1 La partie 2 de l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*¹ est modifiée par suppression, sous l'intertitre « Oiseaux », de ce qui suit :

Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (*Calidris canutus rufa*)
Knot *rufa* subspecies, Red

2 La partie 2 de l'annexe 1 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, sous l'intertitre « Oiseaux », de ce qui suit :

Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (*Calidris canutus rufa*) population hivernant dans la Terre de Feu et en Patagonie
Knot *rufa* subspecies, Red (*Calidris canutus rufa*)
Tierra del Fuego and Patagonia wintering population

Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (*Calidris canutus rufa*) population hivernant dans le sud-est des États-Unis, le golfe du Mexique et les Caraïbes
Knot *rufa* subspecies, Red (*Calidris canutus rufa*)
Southeastern United States / Gulf of Mexico / Caribbean wintering population

3 La partie 2 de l'annexe 1 de la même loi est modifiée par suppression, sous l'intertitre « Arthropodes », de ce qui suit :

Cicindèle des galets (*Cicindela marginipennis*)
Tiger Beetle, Cobblestone

^a S.C. 2002, c. 29

¹ S.C. 2002, c. 29

^a L.C. 2002, ch. 29

¹ L.C. 2002, ch. 29

Tiger Beetle, Cobblestone (*Cicindela marginipennis*)
Cicindèle des galets

4 Part 2 of Schedule 1 to the Act is amended by striking out the following under the heading “Lichens”:

Lichen, Seaside Centipede (*Heterodermia sitchensis*)
Hétérodermie maritime

5 Part 3 of Schedule 1 to the Act is amended by striking out the following under the heading “Birds”:

Knot *roselaari* type, Red (*Calidris canutus roselaari* type)
Bécasseau maubèche du type *roselaari*

6 Part 3 of Schedule 1 to the Act is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Birds”:

Knot *roselaari* subspecies, Red (*Calidris canutus roselaari*)
Bécasseau maubèche de la sous-espèce *roselaari*

7 Part 3 of Schedule 1 to the Act is amended by striking out the following under the heading “Plants”:

Daisy, Lakeside (*Hymenoxys herbacea*)
Hyménoxys herbacé

8 Part 3 of Schedule 1 to the Act is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Lichens”:

Lichen, Seaside Centipede (*Heterodermia sitchensis*)
Hétérodermie maritime

9 Part 4 of Schedule 1 to the Act is amended by striking out the following under the heading “Birds”:

Knot *islandica* subspecies, Red (*Calidris canutus islandica*)
Bécasseau maubèche de la sous-espèce *islandica*

10 Part 4 of Schedule 1 to the Act is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Birds”:

Knot *rufa* subspecies, Red (*Calidris canutus rufa*)
Northeastern South America wintering population
Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* population hivernant dans le nord-est de l'Amérique du Sud

Perce-tige d'Aweme (*Papaipema aweme*)
Borer, Aweme

4 La partie 2 de l'annexe 1 de la même loi est modifiée par suppression, sous l'intertitre « Lichens », de ce qui suit :

Hétérodermie maritime (*Heterodermia sitchensis*)
Lichen, Seaside Centipede

5 La partie 3 de l'annexe 1 de la même loi est modifiée par suppression, sous l'intertitre « Oiseaux », de ce qui suit :

Bécasseau maubèche du type *roselaari* (*Calidris canutus roselaari* type)
Knot *roselaari* type, Red

6 La partie 3 de l'annexe 1 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, sous l'intertitre « Oiseaux », de ce qui suit :

Bécasseau maubèche de la sous-espèce *roselaari* (*Calidris canutus roselaari*)
Knot *roselaari* subspecies, Red

7 La partie 3 de l'annexe 1 de la même loi est modifiée par suppression, sous l'intertitre « Plantes », de ce qui suit :

Hyménoxys herbacé (*Hymenoxys herbacea*)
Daisy, Lakeside

8 La partie 3 de l'annexe 1 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, sous l'intertitre « Lichens », de ce qui suit :

Hétérodermie maritime (*Heterodermia sitchensis*)
Lichen, Seaside Centipede

9 La partie 4 de l'annexe 1 de la même loi est modifiée par suppression, sous l'intertitre « Oiseaux », de ce qui suit :

Bécasseau maubèche de la sous-espèce *islandica* (*Calidris canutus islandica*)
Knot *islandica* subspecies, Red

10 La partie 4 de l'annexe 1 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, sous l'intertitre « Oiseaux », de ce qui suit :

Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (*Calidris canutus rufa*) population hivernant dans le nord-est de l'Amérique du Sud
Knot *rufa* subspecies, Red Northeastern South America wintering population

11 Part 4 of Schedule 1 to the Act is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Arthropods”:

Tiger Beetle, Cobblestone (*Cicindela marginipennis*)
Cicindèle des galets

12 Part 4 of Schedule 1 to the Act is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Plants”:

Daisy, Lakeside (*Tetraneuris herbacea*)
Hyménoxys herbacé

Coming into Force

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

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

In November 2020 and May 2021, the [Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada](#)¹ (COSEWIC) assessed the status of certain species of Red Knot and four other wildlife species. The assessments were received by the Minister of the Environment (the Minister) in 2021. The Minister published response statements on January 10, 2022. The response statements identify how the Minister intends to respond to COSEWIC’s assessments of wildlife species. The response statements also initiate the listing and recovery process for species identified as being at risk and establish timelines for these processes.

Pursuant to subsection 27(1.1) of the *Species at Risk Act* (SARA), the Governor in Council (GIC) may review COSEWIC’s assessment and, on the recommendation of the Minister, may

- (1) accept the assessment and add the species to the List of Wildlife Species at Risk set out in Schedule 1 of SARA (the List);

¹ The Committee on the Status of Wildlife in Canada (COSEWIC) is an independent advisory panel to the Minister of Environment and Climate Change that meets twice a year to assess the status of wildlife species at risk of extinction in Canada. Wildlife species that have been designated by COSEWIC may qualify for legal protection and recovery under the *Species at Risk Act* (SARA), subject to government regulatory processes.

11 La partie 4 de l’annexe 1 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l’ordre alphabétique, sous l’intertitre « Arthropodes », de ce qui suit :

Cicindèle des galets (*Cicindela marginipennis*)
Tiger Beetle, Cobblestone

12 La partie 4 de l’annexe 1 de la même loi est modifiée par adjonction, selon l’ordre alphabétique, sous l’intertitre « Plantes », de ce qui suit :

Hyménoxys herbacé (*Tetraneuris herbacea*)
Daisy, Lakeside

Entrée en vigueur

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

RÉSUMÉ DE L’ÉTUDE D’IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

En novembre 2020 et en mai 2021, le [Comité sur la situation des espèces en péril au Canada](#)¹ (COSEPAC) a évalué la situation de certaines espèces de Bécasseaux maubèches et de quatre autres espèces sauvages. Le ministre de l’Environnement (le ministre) a reçu les évaluations en 2021 et a publié les énoncés de réaction le 10 janvier 2022. L’énoncé de réaction présente la façon dont le ministre se propose de réagir aux évaluations des espèces sauvages menées par le COSEPAC. Ce document constitue le point de départ du processus d’inscription et de rétablissement pour les espèces désignées comme étant en péril, et il fournit aussi des échéanciers pour ces activités.

Conformément au paragraphe 27(1.1) de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP), le gouverneur en conseil peut examiner l’évaluation du COSEPAC et, sur recommandation du ministre, peut :

- (1) confirmer l’évaluation et inscrire l’espèce sur la Liste des espèces en péril figurant à l’annexe 1 de la LEP (la Liste);

¹ Le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) est un comité consultatif indépendant qui agit auprès du ministre fédéral de l’Environnement et du Changement climatique et qui se réunit deux fois par année pour évaluer la situation des espèces sauvages menacées de disparition. Les espèces sauvages désignées par le COSEPAC peuvent par la suite être admissibles aux mesures de protection et de rétablissement prévues par la *Loi sur les espèces en péril* (LEP), selon les processus réglementaires gouvernementaux.

(2) decide not to add the species to the List; or

(3) refer the matter back to COSEWIC for further information or consideration.

Should the GIC not take one of the above actions within nine months after receiving COSEWIC's assessment, as signified by the registration of a receipt order, subsection 27(3) of SARA requires the Minister to amend the List in accordance with COSEWIC's assessment. Accordingly, this Order addresses COSEWIC's status assessments for these nine species.

Background

The Department of the Environment (the Department) is mandated to preserve and enhance the quality of the natural environment, including flora and fauna. Although the responsibility for the conservation of wildlife in Canada is shared among all levels of government, the Department plays a leadership role as federal regulator to prevent terrestrial species from becoming extinct at the global scale² or extirpated³ from Canada.

The primary federal legislative mechanism for delivering on this responsibility is SARA. The purposes of SARA are to prevent wildlife species from becoming extirpated from Canada or extinct; to provide for recovery of wildlife species that are listed as extirpated, endangered or threatened; and to manage species of special concern to prevent them from becoming endangered or threatened.

COSEWIC completed status assessments for the following nine species:

- The Aweme Borer (*Papaipema aweme*) is a moth found in Ontario, Manitoba and Saskatchewan. It is currently listed as endangered, but COSEWIC has reassessed it as data deficient, making it eligible to be struck from Schedule 1.
- The Cobblestone Tiger Beetle (*Cicindela marginipennis*) is found across a small and scattered range within New Brunswick. It is currently listed as endangered, but COSEWIC has reassessed it as special concern.
- The Lakeside Daisy (*Tetraneuris herbacea*) is a perennial herb occurring only in the Great Lakes region in Ontario, representing 95% of the world population of this species. It is currently listed as threatened, but COSEWIC has reassessed it as special concern.

(2) décider de ne pas inscrire l'espèce sur la Liste;

(3) renvoyer la question au COSEPAC pour renseignements supplémentaires ou pour réexamen.

Si le gouverneur en conseil ne prend pas l'une des mesures décrites ci-dessus dans les neuf mois après avoir reçu l'évaluation faite par le COSEPAC, comme l'atteste le décret accusant réception, le ministre doit, conformément au paragraphe 27(3) de la LEP, modifier la Liste en conformité avec cette évaluation. Par conséquent, la prise de ce décret donne suite aux évaluations de la situation de ces neuf espèces faites par le COSEPAC.

Contexte

Le ministère de l'Environnement (le Ministère) a pour mandat de préserver et d'améliorer la qualité de l'environnement naturel, y compris la flore et la faune. Bien que la responsabilité de la conservation des espèces sauvages du Canada soit partagée entre tous les ordres de gouvernement du pays, le Ministère joue un rôle de premier plan à titre d'organisme de réglementation fédéral afin d'éviter la disparition d'espèces terrestres de la planète² ou du pays seulement³.

Le principal outil législatif fédéral pour s'acquitter de cette responsabilité est la LEP. La LEP vise à prévenir la disparition, de la planète ou du pays seulement, des espèces sauvages; à permettre le rétablissement de celles qui sont inscrites comme espèces disparues du pays, en voie de disparition ou menacées; à favoriser la gestion des espèces préoccupantes pour éviter qu'elles ne deviennent des espèces en voie de disparition ou menacées.

Le COSEPAC a récemment évalué la situation des neuf espèces suivantes :

- Le perce-tige d'Aweme (*Papaipema aweme*) est un papillon nocturne présent en Ontario, au Manitoba et en Saskatchewan. Il est actuellement désigné espèce menacée, mais le COSEPAC l'a réévalué et classé dans la catégorie « données insuffisantes », ce qui le rend admissible à la radiation de l'annexe 1.
- La cicindèle des galets (*Cicindela marginipennis*) est présente dans une petite aire de répartition fragmentée au Nouveau-Brunswick. Elle est actuellement désignée espèce en voie de disparition, mais le COSEPAC l'a réévaluée comme espèce préoccupante.
- L'hyménoxys herbacé (*Tetraneuris herbacea*) est une herbacée vivace qui, au Canada, n'est présente que dans la région des Grands Lacs de l'Ontario, qui abrite 95 % de sa population mondiale. Il est actuellement

² The Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC) defines an extinct species as a wildlife species that no longer exists.

³ Section 2 of the *Species at Risk Act* (SARA) defines an extirpated species as a wildlife species that no longer exists in the wild in Canada but exists elsewhere in the wild.

² Le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) définit une espèce disparue comme une espèce sauvage qui n'existe plus.

³ L'article de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) définit une espèce disparue du pays comme une espèce sauvage qu'on ne trouve plus à l'état sauvage au Canada, mais qu'on trouve ailleurs à l'état sauvage.

- The Seaside Centipede Lichen (*Heterodermia sitchensis*) is a leafy lichen found on the west coast of Vancouver Island, in British Columbia. It is currently listed as endangered, but COSEWIC has reassessed it as threatened.
- Currently on Schedule 1, there are three listed Red Knot populations, the Red Knot *islandica* subspecies, the Red Knot *roselaari* type and the Red Knot *rufa* subspecies. The Red Knot *roselaari* type was considered a single population (which included three groups within the unit) until November 2020, when COSEWIC determined a new population structure was warranted and proposed to separate the *roselaari* type into three distinct populations. Two groups previously assessed under the *roselaari* type were transferred to the *rufa* subspecies (the Red Knot *rufa* subspecies [Northeastern South America wintering population] and the Red Knot *rufa* subspecies [Southeastern United States/Gulf of Mexico/Caribbean wintering population]), and the remaining population includes only those birds now considered part of the Red Knot *roselaari* subspecies. The existing Red Knot *rufa* subspecies currently on Schedule 1 requires an update to its name to distinguish it from the two new subspecies transferred into the *rufa* category.

(a) The Red Knot *islandica* subspecies (*Calidris canutus islandica*) is a migratory shorebird found in Nunavut and the Northwest Territories. It is currently listed as special concern, but COSEWIC has reassessed it and found the species not at risk and recommends delisting.

(b) The Red Knot *roselaari* subspecies (*Calidris canutus roselaari*) is a migratory shorebird found in British Columbia and the Yukon. As part of the Red Knot *roselaari* type (one of the three groups with the original unit), it is currently listed as threatened, and COSEWIC has maintained the assessment of threatened for the newly classified population.

(c) The Red Knot *rufa* subspecies (Northeastern South America wintering population) [*Calidris canutus rufa*] is a migratory shorebird found across Nunavut, Northwest Territories, Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland and Labrador. As part of the Red Knot *roselaari* type (one of the three groups within in the original unit), it is currently listed as threatened, and COSEWIC has assessed this newly classified population as special concern.

(d) The Red Knot *rufa* subspecies (Southeastern United States/Gulf of Mexico/Caribbean wintering population) [*Calidris canutus rufa*] is a migratory shorebird found across Nunavut, Northwest Territories, Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario,

désigné espèce menacée, mais le COSEPAC l'a réévalué comme espèce préoccupante.

- L'hétérodermie maritime (*Heterodermia sitchensis*) est un lichen foliacé présent sur la côte ouest de l'île de Vancouver, en Colombie-Britannique. Elle est actuellement désignée espèce en voie de disparition, mais le COSEPAC l'a réévaluée comme espèce menacée.
- Trois populations de Bécasseaux maubèches sont actuellement inscrites à l'annexe 1 : le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *islandica*, le Bécasseau maubèche du type *roselaari* et le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa*. Le Bécasseau maubèche du type *roselaari* était considéré comme une seule population (constituée de trois groupes) jusqu'en novembre 2020, lorsque le COSEPAC a déterminé qu'une nouvelle structure de population était justifiée et a proposé de diviser le type *roselaari* en trois populations distinctes. Deux groupes auparavant évalués sous le type *roselaari* ont été transférés dans la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans le nord-est de l'Amérique du Sud et population hivernant dans le sud-est des États-Unis, le golfe du Mexique et les Caraïbes), et l'autre population ne comprend que les Bécasseaux maubèches considérés maintenant comme appartenant à la sous-espèce *roselaari*. Le nom du Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* actuellement inscrit à l'annexe 1 doit être mis à jour afin de le distinguer des deux nouvelles populations transférées dans la sous-espèce *rufa*.

a) Le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *islandica* (*Calidris canutus islandica*) est un oiseau de rivage migrateur présent au Nunavut et dans les Territoires du Nord-Ouest. Il est actuellement désigné espèce préoccupante, mais le COSEPAC l'a réévalué comme n'étant pas en péril et recommande de le retirer de l'annexe 1.

b) Le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *roselaari* (*Calidris canutus roselaari*) est un oiseau de rivage migrateur présent en Colombie-Britannique et au Yukon. Il s'agit d'un des trois groupes qui faisaient partie du Bécasseau maubèche du type *roselaari* qui est actuellement désigné espèce menacée, désignation que le COSEPAC a maintenue pour la population nouvellement classée.

c) Le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans le nord-est de l'Amérique du Sud) [*Calidris canutus rufa*] est un oiseau de rivage migrateur présent au Nunavut, dans les Territoires du Nord-Ouest, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, en Ontario, au Québec, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador. Il s'agit d'un des trois groupes qui faisaient partie du Bécasseau maubèche du type *roselaari* qui est actuellement désigné espèce menacée, et le COSEPAC a évalué cette population nouvellement classée comme étant préoccupante.

Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland and Labrador. As part of the Red Knot *roselaari* type (one of the three groups within in the original unit), it is currently listed as threatened, and COSEWIC has assessed this newly classified population as endangered.

(e) The Red Knot *rufa* subspecies (Tierra del Fuego/Patagonia wintering population) [*Calidris canutus rufa*] is a migratory shorebird found across Nunavut, Northwest Territories, Alberta, Saskatchewan, Manitoba, Ontario, Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland and Labrador. It is currently listed as endangered, and COSEWIC has reassessed it as endangered; it is included in this Order for renaming only, to reflect that it is now considered a population of the *rufa* subspecies.

The restructuring of the Red Knot *roselaari* type into three separate populations has no overall impact on the areas where the species are located nor on the current prohibitions for two of the populations. However, one population (Red Knot *rufa* subspecies [Northeastern South America wintering population]), downlisted to special concern, is no longer subject to the section 32 and 33 prohibitions under SARA.

The reclassification of the species in this Order from threatened to endangered status, or vice versa, does not affect the application of the section 32 and 33 general prohibitions of SARA. Since all the species in this Order are already listed, and are being removed, downlisted, or up-listed from threatened to endangered status only, no new protections come into effect as a result of this Order.

A detailed description of each species, including their ranges and threats, is available on the Species at Risk Registry, in the document entitled *Consultation: amending terrestrial species list on Species at Risk Act, summary: January 2022*. Additional information pertaining to these species can also be found in the [COSEWIC status reports](#).

d) Le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans le sud-est des États-Unis, le golfe du Mexique et les Caraïbes) [*Calidris canutus rufa*] est un oiseau de rivage migrateur présent au Nunavut, dans les Territoires du Nord-Ouest, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, en Ontario, au Québec, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador. Il s'agit d'un des trois groupes qui faisaient partie du Bécasseau maubèche du type *roselaari* qui est actuellement désigné espèce menacée, et le COSEPAC a évalué cette population nouvellement classée comme étant en voie de disparition.

e) Le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans la Terre de Feu et en Patagonie) [*Calidris canutus rufa*] est un oiseau de rivage migrateur présent au Nunavut, dans les Territoires du Nord-Ouest, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, en Ontario, au Québec, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, à l'Île-du-Prince-Édouard et à Terre-Neuve-et-Labrador. Il est actuellement désigné espèce en voie de disparition, et le COSEPAC l'a réévalué comme étant en voie de disparition. On ne l'inclut dans le Décret que pour modifier son nom, afin de refléter le fait qu'il est désormais considéré comme une population de la sous-espèce *rufa*.

La restructuration du Bécasseau maubèche du type *roselaari* en trois populations distinctes n'a pas d'incidence sur les zones où elles se trouvent ni sur les interdictions qui protègent actuellement deux de ces populations. Par contre, une population du Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans le nord-est de l'Amérique du Sud) a vu son statut passer de « menacée » à « préoccupante » et n'est plus protégée par les interdictions prévues aux articles 32 et 33 de la LEP.

La reclassification de « menacée » à « en voie de disparition » d'une espèce, ou vice versa, dans le Décret n'a pas d'incidence sur l'application des interdictions générales prévues aux articles 32 et 33 de la LEP. Comme toutes les espèces visées par le Décret sont déjà inscrites à l'annexe 1 de la LEP et que le Décret les retire de la Liste, les décline ou les reclasse de « menacée » à « en voie de disparition », le Décret n'impose pas de nouvelles interdictions.

Le Registre public des espèces en péril offre une description détaillée de chaque espèce dans le document intitulé *Consultation : modification de la liste des espèces terrestres de la Loi sur les espèces en péril, résumé : janvier 2022*. On peut en savoir plus sur les espèces dans les [rapports de situation du COSEPAC](#).

General protections and measures under SARA

When a terrestrial species is listed on Schedule 1 of SARA as extirpated, endangered, or threatened, general prohibitions under sections 32 and 33 of SARA apply automatically on federal land in the provinces, and on federal land under the authority of Environment and Climate Change Canada or the Parks Canada Agency in the territories.⁴ These general prohibitions make it an offence to kill, harm, harass, capture, or take the listed species, and/or to possess, collect, buy, sell, or trade the listed species or any part or derivative of such. It is also prohibited to damage or destroy the residence (e.g. nest or den) of the species.

Generally speaking, these general prohibitions do not apply to a listed terrestrial species on non-federal lands unless an order is made by the GIC. The Minister must recommend that such an order be made if the Minister is of the opinion that the laws of the province or territory do not effectively protect the species or the residences of its individuals. However, for a migratory bird protected under the *Migratory Birds Convention Act, 1994* (MBCA) and listed as extirpated, endangered or threatened on Schedule 1 of SARA, the prohibitions under sections 32 and 33 of SARA apply anywhere individuals of those species are found in Canada. These general prohibitions do not apply to a species listed as special concern.

Recovery strategies or management plans have been published for all the species included in this Order, and two have action plans. The recovery strategy for the Aweme Borer (strike from Schedule 1) and the Red Knot *islandica* subspecies (delist) no longer apply, as the species are no longer included on Schedule 1 of SARA, eliminating the requirement for protections and recovery planning. The recovery strategy for the Cobblestone Tiger Beetle and the Lakeside Daisy will be amended to reflect the requirements of a management plan, rather than recovery planning, since both are reclassified to special concern. The recovery documents for the Red Knots may be amended based on the new risk status and population distribution provided by the COSEWIC assessments. The restructuring of the populations could be beneficial at the recovery planning stage, as identifying threats in the separate wintering areas could be more specific and provide a better

Mesures et protections générales en vertu de la LEP

Lorsqu'une espèce terrestre est inscrite à l'annexe 1 de la LEP comme espèce disparue du Canada, en voie de disparition ou menacée, les interdictions générales prévues aux articles 32 et 33 de la LEP s'appliquent automatiquement sur le territoire domanial dans les provinces et sur les terres fédérales relevant de l'autorité d'Environnement et Changement climatique Canada ou de l'Agence Parcs Canada dans les territoires⁴. Ces interdictions générales interdisent de tuer un individu de l'espèce inscrite, de lui nuire, de le harceler, de le capturer ou de le prendre, ainsi que de posséder, de collecter, d'acheter, de vendre ou d'échanger un individu d'une espèce ou toute partie ou tout produit qui en provient. Il est également interdit d'endommager ou de détruire une résidence (nid ou tanière) de l'espèce.

Hors du territoire domanial, les interdictions générales ne s'appliquent généralement à une espèce terrestre inscrite que si le gouverneur en conseil prend un décret. Le ministre doit recommander la prise d'un tel décret s'il estime que les lois de la province ou du territoire ne protègent pas efficacement l'espèce ou la résidence de ses individus. Toutefois, dans le cas d'une espèce d'oiseau migrateur protégée en vertu de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* (LCOM) et inscrite comme espèce menacée, en voie de disparition ou disparue à l'annexe 1 de la LEP, les interdictions générales prévues aux articles 32 et 33 de la LEP s'appliquent aux individus partout où ils se trouvent au Canada. Ces interdictions générales ne s'appliquent pas aux espèces considérées comme préoccupantes.

Des programmes de rétablissement ou des plans de gestion ont été publiés pour toutes les espèces visées par le présent décret, et deux d'entre elles font l'objet de plans d'action. Les programmes de rétablissement du perce-tige d'Aweme et du Bécasseau maubèche de la sous-espèce *islandica* ne s'appliquent plus, car ces espèces sont retirées de l'annexe 1 de la LEP, ce qui élimine l'obligation de les protéger et de planifier leur rétablissement. Les programmes de rétablissement de la cicindèle des galets et de l'hyménocys herbacé seront modifiés selon les exigences d'un plan de gestion, plutôt que de celles de la planification du rétablissement, puisque ces espèces sont reclassées comme espèces préoccupantes. Les documents de rétablissement des populations de Bécasseau maubèche pourraient être modifiés en fonction de leurs nouvelles catégories de risque et répartitions déterminées par les évaluations du COSEPAC. La restructuration des

⁴ Under SARA, federal lands include, but are not limited to Canada's oceans and waterways, national parks, military training areas, national wildlife areas, some migratory bird sanctuaries, and First Nations reserve lands. The general prohibitions under sections 32 and 33 of SARA may apply differently for aquatic species and species of migratory birds (see section 34 of SARA).

⁴ En vertu de la LEP, le territoire domanial comprend notamment les océans et les voies navigables, les parcs nationaux, les zones d'entraînement militaire, les réserves nationales de faune, certains refuges d'oiseaux migrateurs et les terres des réserves des Premières Nations. Les interdictions générales prévues aux articles 32 et 33 de la LEP peuvent s'appliquer différemment aux espèces aquatiques et aux espèces d'oiseaux migrateurs (voir l'article 34 de la LEP).

understanding of the required recovery actions. Work will continue towards publishing action plans for species that retain endangered or threatened status where none have been published to date, as well as taking the necessary steps under SARA to ensure the protection of critical habitat on federal lands.

Objective

The objective of the *Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act (Certain Wildlife Species of Red Knot and Four Other Wildlife Species)* is to ensure that the various measures under SARA to protect and recover species at risk apply or are applied appropriately to the species included in the Order.

Description

The Order amends Schedule 1 to SARA by removing, reclassifying, reorganizing, or renaming nine species on the List.

Table 1: Changes to Schedule 1 of SARA

Species name	Previously listed under SARA as	Change
Aweme Borer (<i>Papaipema aweme</i>)	Endangered	Strike from Schedule 1
Cobblestone Tiger Beetle (<i>Cicindela marginipennis</i>)	Endangered	Special concern
Lakeside Daisy (<i>Tetraneuris herbacea</i>)	Threatened	Special concern
Seaside Centipede Lichen (<i>Heterodermia sitchensis</i>)	Endangered	Threatened
Red Knot <i>islandica</i> subspecies (<i>Calidris canutus islandica</i>)	Special concern	Delist
Red Knot <i>roselaari</i> type (<i>Calidris canutus roselaari</i> type)	Threatened	Separate into three separate populations
		Red Knot <i>roselarri</i> subspecies — Threatened

populations pourrait être bénéfique à l'étape de la planification du rétablissement, car elle permettrait de déterminer plus précisément les menaces dans les différentes aires d'hivernage et de mieux comprendre les mesures de rétablissement requises. Les travaux se poursuivront en vue de publier des plans d'action pour les espèces qui conservent leur statut d'espèce en voie de disparition ou menacée et pour lesquelles aucun plan n'a été publié à ce jour, et de prendre les mesures requises par la LEP pour protéger l'habitat essentiel sur le territoire domanial.

Objectif

Le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril (certaines espèces sauvages de Bécasseau maubèche et quatre autres espèces sauvages)* a pour objectif de garantir que les diverses mesures de protection et de rétablissement des espèces en péril prévues par la LEP sont bien appliquées aux espèces visées par le Décret.

Description

Le Décret modifie l'annexe 1 de la LEP en retirant de la Liste, en reclassant, en réorganisant ou en renommant les neuf espèces visées.

Tableau 1 : Modifications à l'annexe 1 de la LEP

Nom de l'espèce	Ancien statut en vertu de la LEP	Modification
Perce-tige d'Aweme (<i>Papaipema aweme</i>)	En voie de disparition	Retrait de l'annexe 1
Cicindèle des galets (<i>Cicindela marginipennis</i>)	En voie de disparition	Préoccupante
Hyménoxys herbacé (<i>Tetraneuris herbacea</i>)	Menacée	Préoccupante
Hétérodermie maritime (<i>Heterodermia sitchensis</i>)	En voie de disparition	Menacée
Bécasseau maubèche de la sous-espèce <i>islandica</i> (<i>Calidris canutus islandica</i>)	Préoccupante	Retrait de l'annexe 1
Bécasseau maubèche du type <i>roselaari</i> (<i>Calidris canutus roselaari</i>)	Menacée	Division en trois populations distinctes
		Bécasseau maubèche de la sous-espèce <i>roselaari</i> — Menacée

Species name	Previously listed under SARA as	Change
		Red Knot <i>rufa</i> subspecies (Northeastern South America wintering population) — Special concern
		Red Knot <i>rufa</i> subspecies (Southeastern United States/ Gulf of Mexico/ Caribbean wintering population) — Endangered
Red Knot <i>rufa</i> subspecies (<i>Calidris canutus rufa</i>)	Endangered	Red Knot <i>rufa</i> subspecies (Tierra del Fuego Patagonia wintering population) — Endangered (name change only)

Nom de l'espèce	Ancien statut en vertu de la LEP	Modification
		Bécasseau maubèche de la sous-espèce <i>rufa</i> (population hivernant dans le nord-est de l'Amérique du Sud) — Préoccupante
		Bécasseau maubèche de la sous-espèce <i>rufa</i> (population hivernant dans le sud-est des États-Unis, le golfe du Mexique et les Caraïbes) — En voie de disparition
Bécasseau maubèche de la sous-espèce <i>rufa</i> (<i>Calidris canutus rufa</i>)	En voie de disparition	Bécasseau maubèche de la sous-espèce <i>rufa</i> (population hivernant dans la Terre de Feu et en Patagonie) — En voie de disparition (changement de nom seulement)

Regulatory development

Consultation

The Department posted the Minister's response statements for these species on the [Species at Risk Public Registry](#) (the SAR Public Registry) on January 10, 2022, which opened consultations. Consultations were supported through the posting of the following documents:

- [Consultation: amending terrestrial species list on Species at Risk Act, summary: January 2022](#);
- [Part 2: The list of species eligible for an amendment: January 2022](#); and
- [Batch 19 listing questionnaire \(2022\)](#).

The Aweme Borer, Cobblestone Tiger Beetle, Lakeside Daisy and Seaside Centipede Lichen underwent normal consultations from January 10, 2022, to May 10, 2022. The Red Knot *islandica* subspecies, Red Knot *rufa* subspecies (Northeastern South America wintering population) and Red Knot *rufa* subspecies (Southeastern United States/ Gulf of Mexico/ Caribbean wintering population) underwent extended consultations from January 10, 2022, to October 10, 2022.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Le 10 janvier 2022, le Ministère a publié les réponses du ministre concernant ces espèces dans le [Registre public des espèces en péril](#), ce qui a lancé les consultations. Les documents suivants ont été publiés pour soutenir les consultations :

- [Consultation : modification de la liste des espèces terrestres de la Loi sur les espèces en péril, résumé : janvier 2022](#);
- [Partie 2 : La liste des espèces admissibles à une modification de l'annexe 1 : janvier 2022](#);
- [Questionnaire pour les inscriptions du Lot 19 \(2022\)](#).

Le perce-tige d'Aweme, la cicindèle des galets, l'hyménoxyx herbacé et l'hétérodermie maritime ont fait l'objet de consultations normales du 10 janvier 2022 au 10 mai 2022. Les Bécasseaux maubèches de la sous-espèce *islandica*, de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans le nord-est de l'Amérique du Sud) et de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans le sud-est des États-Unis, le golfe du Mexique et les Caraïbes) ont fait l'objet de consultations prolongées du 10 janvier 2022 au 10 octobre 2022.

The Department did not specifically undertake consultations for the Red Knot *roselaari* subspecies, as it was treated as a confirmation of threatened status when it was known as the Red Knot *roselaari* type, which was listed as threatened in 2010. However, materials available on the SAR Public Registry that were circulated to partners and stakeholders made reference to the new population structure for the Red Knot *roselaari* type.⁵ The Department did not undertake consultations for the renaming of the Red Knot *rufa* subspecies (Tierra del Fuego/Patagonia wintering population).⁶

The Department sent an email to 3 260 individuals and organizations subscribed to the [SAR Public Registry's e-mail newsletter](#). The email invited comments on proposed amendments to the List resulting from COSEWIC's assessments of the terrestrial species, and provided links to relevant information, including on the listing and consultation processes.

The Department's regional staff also reached out directly to over 2 750 contacts, including Indigenous peoples and organizations, provincial, territorial and municipal governments, contacts in the industry, resource users, landowners, and environmental non-governmental organizations. Certain contacts received a regionalized notification email highlighting the relevant species being considered for a change in status in their region. Other contacts with land or interests within species' ranges received a package of consultation materials with copies of, or links to, the consultation documents mentioned above, as well as fact sheets about the species proposed to be listed or reclassified. The documents provided species information, including the reason for the designation, a biological description and location information, as well as an overview of the SARA listing process. In many cases, Indigenous communities and organizations were provided with physical copies of materials as well.

Le Ministère n'a pas mené de consultations concernant le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *roselaari*, car il s'agissait de confirmer son statut d'espèce menacée lorsqu'il était connu sous le nom de Bécasseau maubèche du type *roselaari*, qui a été inscrit comme espèce menacée en 2010. Toutefois, les documents disponibles dans le Registre public des espèces en péril qui ont été distribués aux partenaires et aux intervenants faisaient référence à la nouvelle structure de population du Bécasseau maubèche du type *roselaari*⁵. Le Ministère n'a pas mené de consultations sur le changement de nom du Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans la Terre de Feu et en Patagonie)⁶.

Le Ministère a envoyé un courriel à 3 260 personnes et organisations abonnées au [Bulletin électronique du Registre public des espèces en péril](#) pour solliciter leurs commentaires sur les modifications proposées à la Liste à la suite des évaluations des espèces terrestres par le COSEPAC. Le courriel présentait des liens vers les renseignements pertinents, y compris sur les processus d'inscription et de consultation.

Des employés régionaux du Ministère ont également communiqué directement avec plus de 2 750 contacts au sein de peuples et organisations autochtones, de gouvernements provinciaux et territoriaux, d'administrations municipales, de l'industrie et d'organismes environnementaux non gouvernementaux et parmi des utilisateurs de ressources et des propriétaires fonciers. Certains contacts ont reçu un courriel d'avis présentant les espèces pour lesquelles un changement de statut est envisagé dans leur région. D'autres contacts qui possèdent des terres ou des intérêts dans l'aire de répartition de ces espèces ont reçu une trousse contenant les documents de consultation susmentionnés ou les liens vers ces documents, ainsi que des fiches d'information sur les espèces pour lesquelles l'inscription ou la reclassification est proposée. Les documents présentaient de l'information sur les espèces, notamment la raison de leur désignation, leur description biologique et des renseignements sur leur localisation,

⁵ The reference to the "new population structure" was found in a footnote to the Red Knot *roselaari* subspecies' inclusion in "Table 2: Terrestrial species recently reassessed by COSEWIC (no consultations — species status confirmation)" of the consultation document [Part 2: The list of species eligible for an amendment: January 2022](#). The Red Knot *roselaari* subspecies was not included in the consultation document [Consultation: amending terrestrial species list on Species at Risk Act, summary: January 2022](#) which provides a summary about each species eligible for an amendment (including the reason for designation, species and habitat descriptions, population sizes, threats, and protection status).

⁶ There was a reference to the "name change" in a footnote to the inclusion of the Red Knot *rufa* subspecies (Tierra del Fuego/Patagonia wintering population) in "Table 2: Terrestrial species recently reassessed by COSEWIC (no consultations — species status confirmation)" of the consultation document [Part 2: The list of species eligible for an amendment: January 2022](#).

⁵ La référence à la « nouvelle structure de population » se trouve dans une note de bas de page accompagnant la mention du Bécasseau maubèche de la sous-espèce *roselaari* dans le « Tableau 2 : Espèces terrestres récemment réévaluées par le COSEPAC (aucune consultation — confirmation du statut des espèces) » du document de consultation [Partie 2 : La liste des espèces admissibles à une modification de l'annexe 1 : janvier 2022](#). Le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *roselaari* n'a pas été inclus dans le document [Consultation : modification de la liste des espèces terrestres de la Loi sur les espèces en péril, résumé : janvier 2022](#), qui présente un résumé sur chaque espèce admissible à une modification (y compris la justification de la désignation, la description de l'espèce et de son habitat, la taille des populations, les menaces et le statut de protection).

⁶ Une référence au « changement de nom » se trouve dans une note de bas de page accompagnant la mention du Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans la Terre de Feu et en Patagonie) dans le « Tableau 2 : Espèces terrestres récemment réévaluées par le COSEPAC (aucune consultation — confirmation du statut des espèces) » du document de consultation [Partie 2 : La liste des espèces admissibles à une modification de l'annexe 1 : janvier 2022](#).

Given the complex nature of these consultations, the Department offered teleconferences and meetings to explain the proposal and listing process. This helped ensure the consultation process remained accessible to people of all abilities, including those with differing educational backgrounds and/or limited scientific training.

The Department held online workshops and information sessions for Indigenous communities and organizations, as well as meetings with some First Nations and Wildlife Management Boards (WMBs). Regional staff followed up with Indigenous partners on the initial consultation request, where resources permitted, with phone calls and/or additional emails seeking input before the expiry of the consultation period. Groups made recommendations to the Department to improve the listing process, including that the Department provides an overview of how input is used and considered by the Minister to support a listing decision, and clarify the role and jurisdiction of federal and provincial governments with respect to listing status and protections.

A summary of the initial consultations can be found in the proposed *Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act (Certain Wildlife Species of Red Knot and Four Other Wildlife Species)*, which was prepublished in the *Canada Gazette*, Part I on December 21, 2024.

Prepublication in the Canada Gazette, Part I

The proposed amendments were published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 21, 2024, followed by a 30-day public comment period. The link to this comment period was also posted on the SAR Public Registry.

Six comments were received: four in support and two in opposition.

One individual agrees with the COSEWIC assessments and suggests the government list the species accordingly.

The Ministry of the Environment in Ontario supports the reclassifications, which bring the federal statuses in line with those of the province.

ainsi qu'un aperçu du processus d'inscription à la LEP. Dans de nombreux cas, des collectivités et organisations autochtones ont également reçu des copies papier des documents.

Étant donné la complexité des consultations, le Ministère a tenu des téléconférences et des réunions pour expliquer le projet de décret et le processus d'inscription à la Liste. Cela a permis de garantir que le processus de consultation reste accessible aux personnes de toutes capacités, y compris celles ayant un niveau d'éducation différent ou sans formation scientifique.

Le Ministère a tenu des ateliers et séances d'information en ligne pour des collectivités et organisations autochtones, ainsi que des réunions avec certaines Premières Nations et certains conseils de gestion de la faune. Lorsque les ressources le permettaient, des employés régionaux ont fait des suivis auprès de partenaires autochtones à la suite de la demande de consultation initiale au moyen d'appels téléphoniques ou de courriels supplémentaires pour obtenir des commentaires avant la fin de la période de consultation. Des groupes ont formulé des recommandations à l'intention du Ministère afin d'améliorer le processus d'inscription, notamment que le Ministère donne un aperçu de la façon dont les commentaires sont utilisés et pris en compte par le ministre pour appuyer une décision d'inscription, et qu'il précise le rôle et la compétence des gouvernements fédéral et provinciaux en ce qui a trait aux statuts et aux mesures de protection des espèces inscrites à la Liste.

Un résumé des consultations initiales est fourni dans le projet de *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril (certaines espèces sauvages du Bécasseau maubèche et quatre autres espèces sauvages)*, qui a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 21 décembre 2024.

Publication préalable dans la Partie I de la Gazette du Canada

Les modifications proposées ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 21 décembre 2024, ce qui a été suivi d'une période de consultation publique de 30 jours. Le lien vers les documents de consultation a aussi été publié dans le Registre public des espèces en péril.

Six commentaires ont été reçus : quatre intervenants étaient en faveur des modifications et deux s'y opposaient.

Une personne a indiqué qu'elle est d'accord avec les évaluations du COSEPAC, et que le gouvernement devrait inscrire les espèces comme recommandé.

Le ministère de l'Environnement de l'Ontario a indiqué qu'il appuie les reclassifications, car elles permettent d'aligner les statuts fédéraux sur ceux de l'Ontario.

The Saskatchewan Association of Rural Municipalities noted no concern for the Aweme Borer and Red Knot *rufa* (Northeastern South America wintering population) and minimal concern (not specified) with the Red Knot *rufa* (Southeastern United States/Gulf of Mexico/Caribbean wintering population) and the Red Knot *rufa* (Tierra del Fuego Patagonia wintering population), as the occurrence of those birds in Saskatchewan is minimal.

The Conseil de la Première Nation des Innus Essipit noted no concerns with the proposal. However, they did mention that holding the 30-day *Canada Gazette* comment period over the holiday season presents some challenges for the First Nation to provide an informed opinion.

One individual does not support the downlisting/delisting of any species included in the proposal because it removes protections, and they feel Canada should do more to protect all species.

The Northern Sunrise County does not support the downlisting of the Red Knot *rufa* subspecies (Northeastern South America wintering population) from threatened to special concern, noting that the prohibitions under SARA would no longer apply and removing the requirement to develop a recovery strategy or action plan jeopardizes the long-term survival of the population.

While downlisting a species from a category of threatened to special concern means that the prohibitions under sections 32 and 33 of SARA no longer apply, the Department is still required to develop a management plan that sets out goals and objectives for maintaining sustainable population levels. Management plans are evaluated every five years and updated as necessary. Downlisting the species to the protections suited to their risk profile allows the Department to reallocate resources appropriately to protect other vulnerable species.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

Section 35 of the *Constitution Act, 1982*, recognizes and affirms the Aboriginal and treaty rights of Indigenous peoples of Canada, including rights related to activities, practices and traditions of Indigenous peoples that are integral to their distinctive culture. As required by the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, the Department conducted an assessment of modern treaty implications relating to the Order.

La Saskatchewan Association of Rural Municipalities n'a soulevé aucune question concernant le perce-tige d'Aweme et le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans le nord-est de l'Amérique du Sud), mais elle a indiqué qu'il y a certaines préoccupations mineures (non précisées) concernant le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans le sud-est des États-Unis, le golfe du Mexique et les Caraïbes) et le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans la Terre de Feu et en Patagonie), compte tenu de la faible occurrence de ces sous-espèces en Saskatchewan.

Le Conseil de la Première Nation des Innus Essipit n'a exprimé aucune préoccupation concernant le projet de décret, mais il a mentionné qu'il était difficile de formuler une opinion éclairée étant donné que la consultation de 30 jours annoncée dans la *Gazette du Canada* avait eu lieu pendant les fêtes.

Une personne s'est opposé au déclassement et au retrait des espèces visées par le projet de décret parce que cela annulerait certaines protections et que le Canada devrait en faire davantage pour protéger toutes les espèces.

Le Comté de Northern Sunrise s'est opposé à la reclassification du Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans le nord-est de l'Amérique du Sud) de « menacée » à « préoccupante », faisant valoir que la levée des interdictions prévues par la LEP et de l'exigence relative à l'élaboration d'un programme de rétablissement ou d'un plan de gestion mettrait en péril la survie à long terme de cette population.

La reclassification d'une espèce de « menacée » à « préoccupante » signifie que les interdictions prévues aux articles 32 et 33 de la LEP ne s'appliquent plus, mais le Ministère a toujours l'obligation d'élaborer un plan de gestion qui fixe des buts et des objectifs visant à maintenir des populations viables. Les plans de gestion sont évalués tous les cinq ans et mis à jour au besoin. Le déclassement d'une espèce aux fins de l'application de protections qui correspondent au profil de risque de l'espèce en question permet au Ministère de réaffecter des ressources de manière à protéger d'autres espèces vulnérables.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

L'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982* reconnaît et affirme les droits ancestraux et issus de traités des peuples autochtones du Canada, y compris les droits liés à leurs activités, pratiques et traditions qui font partie intégrante de leur culture distinctive. Comme l'exige la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, le Ministère a évalué les répercussions des traités modernes relativement au décret.

The ranges of all nine species were examined for overlap with First Nation reserves or Indigenous traditional territories. Where such an overlap exists (or potentially exists), the appropriate Indigenous communities and organizations were contacted for comment.

The Department consulted with Indigenous communities and organizations during the pre-listing consultation period from January 2022 to October 2022 to determine if the proposed Order could potentially impact communities' interests or activities as the range of the species could be located on traditional lands. Emails and, in some cases, letters were sent to Indigenous communities indicating the proposed amendments to the List and invited recipients to provide comments. Follow-up teleconferences were offered to provide additional context to the materials sent, and reminder emails were sent.

Sixteen First Nations, Indigenous groups and Aboriginal organizations responded to the pre-listing consultations. Responses included general comments on the COSEWIC assessments, the desire to be included in future species at risk processes, a request for an extension to the comment period (which was granted), and concerns relating to consultation capacity were expressed. No concerns with respect to the proposed Order and its application on federal lands, including First Nation reserves, were received.

Generally speaking, the general prohibitions under sections 32 and 33 of SARA, which apply on federal land for extirpated, endangered or threatened species, can impact the activities, practices and traditions of Indigenous peoples. However, during the pre-consultations, Indigenous groups and organizations did not raise any concerns with respect to this Order and its application on federal lands, including First Nations reserves.

The assessment determined that four of the species — the Seaside Centipede Lichen, the Red Knot *islandica* subspecies, the Red Knot *rufa* subspecies (Northeastern South America wintering population and the Red Knot *rufa* subspecies (Southeastern United States/Gulf of Mexico/Caribbean wintering population) — overlap with modern treaty areas.

The four species occurring in modern treaty areas are not known to be actively or commonly harvested nor used by Indigenous peoples for cultural purposes.

Le Ministère a examiné les aires de répartition des neuf espèces pour déterminer si elles recoupaient des réserves des Premières Nations ou des territoires traditionnels autochtones. Lorsque c'était (ou pouvait être) le cas, le Ministère a communiqué avec les collectivités et organisations autochtones concernées pour savoir ce qu'elles en pensaient.

Le Ministère a consulté des collectivités et organisations autochtones au cours de la période de consultation préalable à l'inscription, de janvier 2022 à octobre 2022, afin de déterminer si le projet de décret pourrait avoir une incidence sur leurs intérêts ou leurs activités puisque les espèces pourraient être présentes sur leurs terres traditionnelles. Des courriels et, dans certains cas, des lettres ont été envoyés aux communautés autochtones pour leur indiquer les modifications proposées à la Liste et les inviter à formuler des commentaires. Des téléconférences de suivi ont été offertes pour fournir davantage de contexte aux documents envoyés, et des courriels de rappel ont été envoyés.

Seize Premières Nations et groupes et organisations autochtones ont participé aux consultations préalables à l'inscription. Les réponses comprenaient des commentaires généraux sur les évaluations du COSEPAC, le souhait de participer aux futurs processus concernant les espèces en péril, une demande de prolongation de la période de commentaires (qui a été accordée), et des préoccupations relatives à la capacité de consultation. Aucune préoccupation n'a été exprimée concernant le projet de décret et son application sur le territoire domanial, y compris les réserves des Premières Nations.

D'une manière générale, les interdictions générales prévues aux articles 32 et 33 de la LEP, qui s'appliquent sur les terres fédérales pour les espèces disparues, en voie de disparition ou menacées, peuvent avoir une incidence sur les activités, les pratiques et les traditions des peuples autochtones. Toutefois, au cours des consultations préalables, les groupes et organisations autochtones n'ont soulevé aucune préoccupation concernant ce décret et son application sur le territoire domanial, y compris les réserves des Premières Nations.

L'évaluation a permis de déterminer que les aires de répartition de quatre des espèces — soit l'hétérodermie maritime, le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *islandica*, le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans le nord-est de l'Amérique du Sud) et le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans le sud-est des États-Unis, le golfe du Mexique et les Caraïbes) — recoupent des zones visées par des traités modernes.

Les quatre espèces présentes dans des zones visées par des traités modernes ne sont pas connues pour être activement ou couramment récoltées ni utilisées par les peuples autochtones à des fins culturelles.

The Order is not expected to impact differently, directly or indirectly, the rights of Indigenous peoples. It respects the federal government's obligations in relation to rights protected by section 35 of the *Constitution Act, 1982*, modern treaties, and Indigenous rights, as set out in the *United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples Act*.

Instrument choice

SARA stipulates that, after receiving an assessment from COSEWIC on the status of a wildlife species, the GIC may review that assessment and may, on the recommendation of the competent minister,

1. accept the assessment and amend Schedule 1 of the Act (e.g. add, uplist or downlist the species);
2. decide not to amend Schedule 1 of the Act; or
3. refer the matter back to COSEWIC for further information or consideration.

SARA also stipulates that where the GIC has not taken one of the courses of actions above within nine months after receiving an assessment by COSEWIC, the Minister shall, by order, amend the List in accordance with COSEWIC's assessment. The nine-month timeline begins when the GIC receives the COSEWIC assessment [according to the *Order Acknowledging Receipt of the Assessments Done Under Subsection 23(1) of the Species at Risk Act (Certain Wildlife Species of Red Knot and Four Other Wildlife Species)*].

The protection of species at risk is a shared responsibility between the federal government and the provinces and territories. Therefore, the federal government must respect its responsibilities to protect species on federal lands, or everywhere in Canada for migratory birds or aquatic species.

While SARA includes sections that support voluntary stewardship approaches to conservation in collaboration with any other government in Canada, organization or person and can generate positive outcomes for a species, they do not constitute an alternative to the provisions of SARA regarding a GIC decision or a ministerial order.

Regulatory analysis

Benefits and costs

This analysis presents the incremental impacts, both benefits and costs, of the Order. Incremental impacts are defined as the difference between the baseline scenario and the regulatory scenario in which the Order is

Le Décret ne devrait pas avoir d'incidence différente, directe ou indirecte, sur les droits des peuples autochtones. Il respecte les obligations du gouvernement fédéral à l'égard des droits protégés par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*, les traités modernes et les droits des Autochtones tels qu'ils sont énoncés par la *Loi sur la Déclaration des Nations Unies sur les droits des peuples autochtones*.

Choix de l'instrument

La LEP stipule qu'après avoir reçu une évaluation du COSEPAC sur la situation d'une espèce sauvage, le gouverneur en conseil peut procéder à l'examen de l'évaluation et peut, sur la recommandation du ministre compétent,

1. accepter l'évaluation et modifier l'annexe 1 de la LEP (ajouter l'espèce ou la reclasser dans une catégorie de risque plus élevé ou moins élevé);
2. décider de ne pas modifier l'annexe 1 de la LEP;
3. renvoyer la question au COSEPAC pour renseignements supplémentaires ou réexamen.

La LEP stipule également que si le gouverneur en conseil n'a pas pris l'une des mesures ci-dessus dans les neuf mois après avoir reçu une évaluation faite par le COSEPAC, le ministre doit, par décret, modifier la Liste conformément à l'évaluation du COSEPAC. Le délai de neuf mois commence lorsque le gouverneur en conseil reçoit l'évaluation du COSEPAC [selon le *Décret accusant réception des évaluations faites conformément au paragraphe 23(1) de la Loi sur les espèces en péril (certaines espèces sauvages du Bécasseau maubèche et quatre autres espèces sauvages)*].

La protection des espèces en péril est une responsabilité que partagent le gouvernement fédéral et les provinces et territoires. Le gouvernement fédéral doit respecter ses responsabilités en matière de protection des espèces sur le territoire domanial, ou partout au Canada en ce qui concerne les oiseaux migrateurs et les espèces aquatiques.

La LEP comprend des articles qui appuient les approches d'intendance volontaire en matière de conservation en collaboration avec tout autre gouvernement, organisation ou personne au Canada et qui peuvent permettre d'obtenir des résultats positifs concernant une espèce. Ces approches ne constituent pas une solution de rechange aux dispositions de la LEP en ce qui concerne une décision du gouverneur en conseil ou un décret ministériel.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

Cette analyse présente les effets différentiels, tant les avantages que les coûts, du Décret. Les effets différentiels sont définis comme étant la différence entre le scénario de référence et le scénario dans lequel le Décret est mis

implemented over the same time period. The baseline scenario includes activities ongoing on federal lands where a species is found and incorporates any projected changes over the next 10 years that would occur without the Order in place.

An analytical period of 10 years has been selected because the status of each species is to be reassessed by COSEWIC every 10 years, at which point a new decision could be rendered on the status of the species. Unless otherwise noted, all monetary values reported in this analysis are in undiscounted, constant 2023 dollars.

Better management of species at risk leading to populations of species in less risk circumstances (i.e. downlisted or delisted) is expected to benefit Canadian society. The costs associated with the Order are expected to be low. These costs primarily involve the development of recovery strategies, action plans, management plans and permit applications.

Benefits

The Order aligns eight species' designations on Schedule 1 of SARA with the result of recent COSEWIC assessments and updates the name of one species. According to SARA, species categorized as endangered, threatened or extirpated benefit from the development and implementation of recovery strategies and action plans. These recovery documents identify the primary threats to the survival of the species and, whenever possible, the habitat required for their survival and recovery within Canada. Species of special concern benefit from the creation of a management plan, which fosters coordinated conservation efforts among government agencies, Indigenous groups and other stakeholders involved in the management and protection of natural habitats across Canada. This proactive approach based on biological characteristics and identified threats maximizes conservation chances and prevents costly future measures.

The downlisting or delisting of species may signal population stability improvements, allowing resource re-evaluation for species needing urgent attention. Several of the amendments leading to downlisting or delisting of species are a result of an evolving interpretation of scientific information.

Total economic value of species conservation

The framework of Total Economic Value (TEV) is commonly utilized to evaluate how environmental assets, such

en œuvre au cours de la même période. Le scénario de référence comprend les activités en cours sur le territoire domanial où se trouve une espèce et tient compte de tout changement prévu au cours des 10 prochaines années qui surviendrait sans l'adoption du Décret.

Une période d'analyse de 10 ans a été retenue, car le statut des espèces doit être réévalué par le COSEPAC tous les 10 ans, après quoi une nouvelle décision pourrait être prise sur la situation de l'espèce. Sauf indication contraire, toutes les valeurs monétaires indiquées dans cette analyse sont exprimées en dollars constants de 2023 non actualisés.

Une meilleure gestion des espèces permettant de rendre leurs populations moins en péril (c'est-à-dire de les faire passer à une catégorie de risque moins élevé ou de les retirer de la Liste) devrait être bénéfique pour la société canadienne. Les coûts associés au Décret devraient être faibles. Ces coûts concernent principalement l'élaboration de programmes de rétablissement, de plans d'action, de plans de gestion et de demandes de permis.

Avantages

Le Décret permet de faire correspondre les désignations de huit espèces dans l'annexe 1 de la LEP aux résultats des récentes évaluations par le COSEPAC et de mettre à jour le nom d'une espèce. En vertu de la LEP, les espèces désignées « en voie de disparition », « menacées » ou « disparues du pays » bénéficient de l'élaboration et de la mise en œuvre de programmes de rétablissement et de plans d'action. Ces documents de rétablissement définissent les principales menaces pesant sur la survie des espèces et, dans la mesure du possible, l'habitat nécessaire à leur survie et à leur rétablissement au Canada. Les espèces préoccupantes bénéficient de la création d'un plan de gestion, qui favorise les activités de conservation coordonnées entre les organismes gouvernementaux, les groupes autochtones et les autres intervenants participant à la gestion et à la protection des habitats naturels partout au Canada. Cette approche proactive axée sur les caractéristiques biologiques et les menaces identifiées maximise les chances de conservation et évite des mesures futures coûteuses.

Le reclassement d'une espèce dans une catégorie de risque moins élevé ou son retrait de la Liste peut indiquer une amélioration de la stabilité de ses populations, ce qui permettrait de réaffecter des ressources à des espèces nécessitant une attention urgente. Plusieurs de ces modifications découlent d'une interprétation évolutive des données scientifiques sur les espèces visées.

Valeur économique totale de la conservation des espèces

Le cadre de la valeur économique totale est souvent utilisé pour évaluer comment les actifs environnementaux,

as species at risk, contribute to the overall well-being of society. The continued existence of these species is linked to the provision of various benefits for Canadians, such as socio-economic and cultural value for Indigenous peoples, recreational benefits, ecological benefits, as well as scientific and research values, among others.

Benefits associated with the Order

While the Order contributes to the species' protection, it is important to note that the continuation of the benefits identified below would not be solely attributable to this specific Order, but rather are part of a broader context of conservation. The discussion of benefits below includes species at risk where the species will gain or maintain protection and conservation measures under SARA, attributable to the Order. However, those species being delisted or downlisted are not discussed, as they are not benefiting from the Order.

Cultural significance to Indigenous peoples: The Red Knot holds special cultural significance for Indigenous communities, particularly the Moose Cree First Nation, who is actively involved in conservation efforts.⁷ Aboriginal traditional knowledge was not identified for the Red Knot. However, this species is part of ecosystems that are important to Indigenous people who recognize the interconnectedness of all species within the ecosystem.⁸

Recreational value: As a flagship shorebird species, the Red Knot has recreational benefits through the attraction of eco-tourists and birdwatchers⁹. For example, Edwards et al. (2011) estimated values of \$24 to \$108 (USD) per person for day trips to witness migratory shorebirds, highlighting the species' significance in influencing recreational choices and contributing to its existence value.¹⁰

Scientific and research value: Extensive research on the Red Knot has significantly contributed to conservation strategies for migratory birds. The Red Knot acts as an indicator of ecosystem health, contributing to its

comme les espèces en péril, contribuent au bien-être général de la société. La survie de ces espèces procurerait divers avantages aux Canadiens, notamment des valeurs socio-économiques et culturelles pour les peuples autochtones, des avantages récréatifs, des avantages écologiques, ainsi que des valeurs scientifiques et de recherche.

Avantages du Décret

Bien que le Décret contribuera à la protection des espèces visées, il est important de noter que le maintien des avantages indiqués ci-dessous ne sera pas uniquement attribuable au Décret, mais qu'il s'inscrira plutôt dans un contexte de conservation plus large. L'analyse de ces avantages porte sur les espèces en péril pour lesquelles le Décret maintiendra les mesures de protection et de conservation, ou en ajoutera. Par contre, l'analyse n'aborde pas les espèces qui seront retirées de la Liste ou reclassées dans une catégorie de risque moins élevé puisqu'elles ne bénéficient pas du Décret.

Importance culturelle pour les peuples autochtones : Le Bécasseau maubèche revêt une importance culturelle particulière pour des collectivités autochtones, en particulier la Première Nation Moose Cree, qui participe activement à des activités de conservation⁷. Aucune connaissance traditionnelle autochtone sur le Bécasseau maubèche n'a été trouvée. Toutefois, l'espèce fait partie d'écosystèmes importants pour les peuples autochtones qui reconnaissent l'interdépendance de toutes les espèces au sein de l'écosystème⁸.

Valeur récréative : En tant qu'oiseau de rivage emblématique, le Bécasseau maubèche procure des avantages récréatifs en attirant des écotouristes et des ornithologues amateurs⁹. Par exemple, Edwards et al. (2011) ont estimé des dépenses de 24 \$ à 108 \$ (USD) par personne pour les excursions d'une journée visant à observer des oiseaux de rivage migrateurs, ce qui souligne l'importance de l'espèce dans l'influence qu'elle exerce sur les choix récréatifs et contribue à sa valeur d'existence¹⁰.

Valeur scientifique et de recherche : Beaucoup de recherches sur le Bécasseau maubèche ont contribué aux stratégies de conservation des oiseaux migrateurs. Le Bécasseau maubèche sert d'indicateur de la santé de

⁷ Davidson, P., 2018 [Motus helping untangle red knot conservation challenges](#). Birds Canada.

⁸ Red Knot (*Calidris canutus*): COSEWIC assessment and status report 2020

⁹ Karnicki, J. 2016. Scarlet experiment. Birds and humans in America. University of Nebraska Press, Lincoln, Nebraska.

¹⁰ Edwards, P. E., Parsons, G. R., and Myers, K. H. (2011). The economic value of viewing migratory shorebirds on the Delaware Bay: an application of the single site travel cost model using on-site data. *Human Dimensions of Wildlife*, 16(6), 435–444.

⁷ Davidson, P., 2018 [Motus helping untangle red knot conservation challenges \(disponible en anglais seulement\)](#). Oiseaux Canada.

⁸ Bécasseau maubèche (*Calidris canutus*) : évaluation et rapport de situation du COSEPAC 2020

⁹ Karnicki, J. 2016. Scarlet experiment. Birds and humans in America. University of Nebraska Press, Lincoln, Nebraska.

¹⁰ Edwards, P. E., Parsons, G. R., et Myers, K. H. (2011). The economic value of viewing migratory shorebirds on the Delaware Bay: an application of the single site travel cost model using on-site data. *Human Dimensions of Wildlife*, 16(6), 435–444.

ecological significance.^{11,12,13,14} The Seaside Centipede Lichen enriches biodiversity, aiding in understanding lichen ecology.¹⁵

Existence value: The existence value of the Red Knot is evident through economic studies assessing willingness to pay for their conservation. Parsons and Myers (2017) observed households in Delaware and New Jersey willing to pay between \$102 and \$2,254 (USD) for improving the Red Knot status, reflecting intrinsic value.¹⁶

Costs

The amendments for all species included in the Order are expected to decrease costs on stakeholders and/or Indigenous peoples. This analysis considers incremental impacts expected to arise from the development and updates of recovery strategies, action plans and management plans; compliance with general prohibitions, including permit applications; and, to the extent possible, compliance with any future critical habitat protection order on federally administered lands. For each species, the analysis considered five types of incremental costs associated with the Order:

- Costs to Indigenous peoples and stakeholders of complying with general prohibitions on federal lands and First Nation reserves, as well as a potential future critical habitat protection order on federally administered lands. While the initial orders listing these species on Schedule 1 of SARA did not assess the costs of a future critical habitat protection order, it is worth noting that such costs, should they arise in the future, would be attributed to the species' initial orders listing them on Schedule 1 of SARA;
- Administrative costs to the Government of Canada for recovery strategy, action plan or management plan development or updates, compliance promotion and enforcement;
- Avoided costs for the Government, First Nations and stakeholders as a result of the reduction in

l'écosystème, ce qui contribue à l'importance écologique de l'espèce^{11,12,13,14}. L'hétérodermie maritime enrichit la biodiversité et aide à comprendre l'écologie des lichens¹⁵.

Valeur d'existence : Des études économiques évaluant la volonté de payer pour la conservation du Bécasseau maubèche mettent en évidence sa valeur d'existence. Parsons et Myers (2017) ont constaté que les ménages du Delaware et du New Jersey étaient prêts à payer entre 102 \$ et 2 254 \$ (USD) pour améliorer la situation du Bécasseau maubèche, ce qui reflète sa valeur intrinsèque¹⁶.

Coûts

Les modifications apportées pour les espèces visées par le Décret devraient réduire les coûts pour les intervenants et/ou les peuples autochtones. L'analyse des coûts tient compte des effets différentiels qui devraient découler de l'élaboration et de la mise à jour des programmes de rétablissement, des plans d'action et des plans de gestion, du respect des interdictions générales, y compris les demandes de permis et, dans la mesure du possible, du respect de tout futur arrêté de protection de l'habitat essentiel sur les terres administrées par le gouvernement fédéral. Pour chaque espèce, l'analyse a pris en compte cinq types de coûts différentiels en lien avec le Décret :

- Les coûts pour les peuples autochtones et les intervenants du respect des interdictions générales sur le territoire domaniale et les réserves des Premières Nations, ainsi que d'un éventuel arrêté de protection de l'habitat essentiel sur les terres administrées par le gouvernement fédéral. Bien que les décrets initiaux inscrivant ces espèces à l'annexe 1 de la LEP n'aient pas évalué les coûts d'un futur arrêté de protection de l'habitat essentiel, il convient de noter que ces coûts, s'ils survenaient à l'avenir, seraient attribués à ces décrets initiaux.
- Les coûts administratifs pour le gouvernement du Canada de l'élaboration ou la mise à jour de programmes de rétablissement, de plans d'action ou de plans de gestion, de la promotion de la conformité et de l'application de la loi.

¹¹ Hoose, P. 2012. Moonbird: A year on the wind with the great survivor B95. Farrar, Straus and Giroux, New York.

¹² Cramer, D. 2015. The Narrow Edge. A Tiny Bird, An Ancient Crab and An Epic Journey. Yale University Press, New Haven, Connecticut.

¹³ Piersma, T., and A.J. Baker. 2000. Life history characteristics and the conservation of migratory shorebirds. In: Behaviour and conservation (Gosling and Sutherland [eds.], Ed.). Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom.

¹⁴ COSEWIC (2020). Red Knot (*Calidris canutus*): COSEWIC assessment and status report 2020

¹⁵ Goward, T. 1984. Heterodermia sitchensis, a new lichen from the Pacific Northwest of North America. The Bryologist 87: 366-368.

¹⁶ Parsons, G., and Myers, K. (2017). Fat tails and truncated bids in contingent valuation: An application to an endangered shorebird species. In *Contingent valuation of environmental goods* (pp. 17-42). Edward Elgar Publishing.

¹¹ Hoose, P. 2012. Moonbird: A year on the wind with the great survivor B95. Farrar, Straus et Giroux, New York.

¹² Cramer, D. 2015. The Narrow Edge. A Tiny Bird, An Ancient Crab and An Epic Journey. Yale University Press, New Haven, Connecticut.

¹³ Piersma, T., et A.J. Baker. 2000. Life history characteristics and the conservation of migratory shorebirds. In: Behaviour and conservation (Gosling and Sutherland [eds.], Ed.). Cambridge University Press, Cambridge, Royaume-Uni.

¹⁴ COSEPAC (2020). Bécasseau maubèche (*Calidris canutus*) : évaluation et rapport de situation du COSEPAC 2020

¹⁵ Goward, T. 1984. Heterodermia sitchensis, a new lichen from the Pacific Northwest of North America. The Bryologist 87: 366-368.

¹⁶ Parsons, G., et Myers, K. (2017). Fat tails and truncated bids in contingent valuation: An application to an endangered shorebird species. In *Contingent valuation of environmental goods* (pp. 17-42). Edward Elgar Publishing.

- administrative burden from the delisting, or down-listing to special concern, of species under the Order;
- Costs of permit applications and issuance for both Indigenous peoples and stakeholders, and the Government of Canada; and
 - Other potential costs.

Costs to Indigenous peoples and stakeholders

There are no incremental costs to Indigenous peoples and stakeholders in Canada associated with the nine species in the Order. Impacts do not arise from the Order because either the general prohibitions and critical habitat protection do not apply (for species of special concern, or species that are delisted), or if they do apply, any associated costs such as from permit applications are not incremental to this Order (reclassification between, or maintenance of, threatened and endangered status).

Administrative costs to the Government of Canada

As outlined in Table 2 below, administrative costs to the Government of Canada differ depending on the status assigned to a listed species, as different status categories trigger different requirements.

Table 2: Amendment types and associated incremental costs to the Government of Canada

Amendment type	SARA requirements	Estimated cost per species ^a
Reclassification as special concern	Updates of a management plan	\$85,000 per document
Reclassification between endangered to threatened	Updates to the recovery strategy and action plan	\$70,000 per document
Name change/new designatable unit	Update documents	\$5,000 per document
Removal from Schedule 1	N/A	N/A

^a Estimates have been rounded.

Species being reclassified between threatened and endangered

Two species have been reclassified from threatened to endangered, or vice versa: Red Knot *rufa* subspecies

- Les coûts évités pour le gouvernement, les Premières Nations et les intervenants grâce à la réduction du fardeau administratif découlant du retrait d'espèces de la Liste ou de leur reclassement comme espèce préoccupante prévus par le Décret.
- Les coûts des demandes de permis pour les peuples autochtones et les intervenants et les coûts de délivrance de permis pour le gouvernement du Canada.
- Autres coûts potentiels.

Coûts pour les peuples autochtones et les intervenants

Le Décret n'entraînera aucun coût supplémentaire lié aux neuf espèces pour les peuples autochtones et les intervenants, parce que soit les interdictions générales et la protection de l'habitat essentiel ne s'appliqueront pas (pour les espèces préoccupantes ou les espèces qui sont retirées de la Liste), soit, si elles s'appliquent (pour les espèces menacées ou en voie de disparition), les coûts connexes, par exemple pour les demandes de permis, ne seraient pas des coûts additionnels.

Coûts administratifs pour le gouvernement du Canada

Comme l'indique le tableau 2 ci-dessous, les coûts administratifs pour le gouvernement du Canada varient selon le statut attribué à une espèce inscrite, car différentes catégories de statut entraînent des exigences différentes.

Tableau 2 : Types de modification et coûts supplémentaires connexes pour le gouvernement du Canada

Type de modification	Exigence de la LEP	Coût estimé par espèce ^a
Reclassification comme espèce préoccupante	Mises à jour d'un plan de gestion	85 000 \$ par document
Reclassification de « en voie de disparition » à « menacée », ou vice versa	Mises à jour du programme de rétablissement et du plan d'action	70 000 \$ par document
Changement de nom et nouvelle unité désignable	Mise à jour des documents	5 000 \$ par document
Retrait de l'annexe 1	S.O.	S.O.

^a Estimations arrondies.

Espèces reclassées de « en voie de disparition » à « menacée », ou vice versa

Le Décret reclasse deux espèces de « en voie de disparition » à « menacée », ou vice versa : le Bécasseau

(Southeastern United States/Gulf of Mexico/Caribbean wintering population) [new designatable unit; formerly part of the Red Knot *roselaari* type] and Seaside Centipede Lichen. Under sections 32 and 33 of SARA, endangered and threatened species receive identical protections. Further, the requirements for preparing recovery strategies and action plans and identifying critical habitat would be the same for both endangered and threatened species.¹⁷ The recovery strategy for the Red Knot *rufa* subspecies (Southeastern United States/Gulf of Mexico/Caribbean wintering population) was published in 2017 under the initial threatened designation and the recovery strategy for the Seaside Centipede Lichen was published in 2007 under the initial endangered designation. The total undiscounted cost to the Government of Canada to update the recovery documents for these two species is estimated to be \$140,000.

Species being reclassified as special concern

Three species have been reclassified as species of special concern: the Cobblestone Tiger Beetle, the Lakeside Daisy, and the Red Knot *rufa* subspecies (Northeastern South America wintering population) [new designatable unit; formerly part of the Red Knot *roselaari* type]. For these species, the identification of critical habitat is not required. Efforts to recover these three species through the update of existing recovery documents to management plans are estimated to cost \$85,000 per species. However, since all Red Knot subspecies were previously combined into one document (management plan and recovery strategy), it is assumed that updating the existing recovery strategy, as mentioned above, will be the extent of updated documents for this species. Therefore, the total undiscounted cost to the Government of Canada for these three species is estimated to be \$170,000.

Species being removed from List

Two species have been removed from the List under the Order. The Aweme Borer, previously listed as an endangered species, was reassessed by COSEWIC as data deficient, and has therefore been struck from Schedule 1. The Red Knot *islandica* subspecies, previously listed as a species of special concern, was reassessed by COSEWIC and found to be no longer at risk and is therefore delisted. There are no incremental costs associated with the delisting of these species.

maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans le sud-est des États-Unis, le golfe du Mexique et les Caraïbes) [nouvelle unité désignable, qui faisait auparavant partie du Bécasseau maubèche du type *roselaari*] et l'hétérodermie maritime. Les articles 32 et 33 de la LEP prévoient les mêmes protections pour les espèces en voie de disparition et les espèces menacées, ainsi que les mêmes exigences en matière de programme de rétablissement et de plan d'action et de désignation de l'habitat essentiel¹⁷. Le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans le sud-est des États-Unis, le golfe du Mexique et les Caraïbes) a été inscrit à l'annexe 1 comme espèce menacée dans son programme de rétablissement publié en 2017, tandis que l'hétérodermie maritime a été inscrite comme espèce en voie de disparition dans son programme de rétablissement publié en 2007. La mise à jour des documents de rétablissement de ces deux espèces entraînerait un coût total non actualisé pour le gouvernement du Canada estimé à 140 000 \$.

Espèces reclassées comme « préoccupante »

Le Décret reclasse trois espèces comme espèces préoccupantes : la cicindèle des galets, l'hyménoxys herbacé et le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans le nord-est de l'Amérique du Sud) [nouvelle unité désignable, qui faisait auparavant partie du Bécasseau maubèche du type *roselaari*]. Pour ces espèces, la désignation de l'habitat essentiel n'est pas exigée. La mise à jour des documents de rétablissement de ces trois espèces pour en faire des plans de gestion coûterait environ 85 000 \$ par espèce. Toutefois, comme toutes les sous-espèces de Bécasseaux maubèches ont déjà été regroupées dans un seul document (plan de gestion et programme de rétablissement), on présume qu'il n'y aura que le programme de rétablissement à mettre à jour pour cette espèce. Pour les trois espèces, le coût total non actualisé pour le gouvernement du Canada est estimé à 170 000 \$.

Espèces retirées de la Liste

Le Décret retire deux espèces de la Liste. Comme le COSEPAC a réévalué le perce-tige d'Aweme, alors désigné espèce en voie de disparition, et l'a rangé dans la catégorie « données insuffisantes », l'insecte a été retiré de l'annexe 1. Le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *islandica* a aussi été retiré de la liste des espèces préoccupantes parce que le COSEPAC l'a réévalué et a conclu qu'il n'était plus en péril. Le retrait de ces espèces de la Liste n'entraîne aucun coût supplémentaire.

¹⁷ The only difference between the two statuses is the mandated timelines to publish the recovery strategies: one year from listing for endangered species, and two years for threatened species.

¹⁷ La seule différence entre les deux statuts est le délai prescrit pour la publication des programmes de rétablissement : un an à compter de l'inscription à la Liste pour les espèces en voie de disparition, et deux ans pour les espèces menacées.

Species assigned a new designatable unit or name change

COSEWIC has assigned the Red Knot *roselaari* subspecies as a new designatable unit, and has given a new name to another species, the Red Knot *rufa* subspecies (Tierra del Fuego/Patagonia wintering population). Both species retain the same risk status. However, since all Red Knot subspecies were previously combined into one recovery document, updating the existing recovery strategy would be sufficient for this species. There are no incremental costs associated with assigning a new designatable unit or name change of these species.

Enforcement costs

No incremental enforcement costs to the Government of Canada are expected from the Order.

Permitting costs

Permits will be required for activities that would otherwise be prohibited by SARA. All activities involving species being delisted or reclassified as special concern will not require a permit. This analysis relies on data from past permit requests to make estimates about the possible number of future permit applications. All species in the Order were listed at least 10 years ago; therefore, this analysis estimates the permitting cost for the new time period for all the species currently listed as endangered and downlisted to threatened, or vice versa. It is assumed that there may be one permit request for each federal property or First Nation reserve with an expected species occurrence, and one additional permit request for properties managed by Parks Canada. Although there are no fees for obtaining a SARA permit, the Government and applicants incur administrative expenses for evaluating and processing permit requests. For migratory birds protected by the MBCA and SARA, a SARA-compliant MBCA permit may be issued to authorize an activity affecting a listed migratory bird, instead of issuing two separate permits. The average cost for applicants associated with the administrative burden of obtaining a SARA compliant permit for research, beneficial activities or activities causing incidental effects on listed species is estimated at \$370 per permit. The average cost for reviewing SARA compliant permits by the Department or Parks Canada is \$700 per permit.

The Red Knot *rufa* subspecies (Northeastern South American wintering population) is no longer subject to general prohibitions. Historical permitting data reveals that permit applications for this particular species were combined with other Red Knot subspecies, including Red Knot *rufa*

Nouvelle unité désignable ou modification du nom d'une espèce

Le COSEPAC a reconnu le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *roselaari* comme une nouvelle unité désignable et a donné un nouveau nom à une autre espèce, le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans la Terre de Feu et en Patagonie). Les deux espèces gardent le même statut. Comme toutes les sous-espèces du Bécasseau maubèche étaient auparavant regroupées dans un seul document de rétablissement, la mise à jour du programme de rétablissement actuel serait suffisante pour cette espèce. La reconnaissance d'une nouvelle unité désignable et le changement de nom de ces espèces n'entraînent pas de coûts supplémentaires.

Coûts d'application de la loi

Le Décret ne devrait pas entraîner de coûts supplémentaires pour le gouvernement du Canada.

Coûts de délivrance de permis

Des permis seront nécessaires pour les activités qui seraient autrement interdites par la LEP. Toutes les activités concernant des espèces retirées de la Liste ou reclassées comme espèces préoccupantes ne nécessitent pas de permis. La présente analyse s'appuie sur les données sur les demandes de permis antérieures pour estimer le nombre possible de demandes de permis futures. Comme toutes les espèces visées par le Décret ont été inscrites à la Liste il y a au moins 10 ans, l'analyse estime les coûts de délivrance de permis au cours de la nouvelle période pour les espèces que le Décret reclasse de « en voie de disparition » à « menacée », ou vice versa. Il pourrait y avoir une demande de permis pour chaque propriété fédérale ou réserve de Première Nation qui abriterait une des espèces, ainsi qu'une demande de permis supplémentaire pour les propriétés gérées par Parcs Canada. Bien qu'il n'y ait pas de frais pour l'obtention d'un permis en vertu de la LEP, le gouvernement et les demandeurs engagent des frais administratifs pour l'évaluation et le traitement des demandes de permis. Pour les oiseaux migrateurs protégés par la LCOM et la LEP, un permis de la LEP conforme à la LCOM peut être délivré pour autoriser une activité touchant un oiseau migrateur inscrit, au lieu de délivrer deux permis distincts. Le coût moyen des démarches administratives des demandeurs pour obtenir un permis conforme à la LEP pour la recherche, des activités bénéfiques ou des activités causant des effets accessoires sur les espèces inscrites est estimé à 370 \$ par permis. Le coût moyen de l'examen d'une demande de permis de la LEP par le Ministère ou Parcs Canada est de 700 \$ par permis.

Les interdictions générales ne s'appliquent plus au Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans le nord-est de l'Amérique du Sud). Les données historiques sur les permis révèlent que les demandes de permis pour cette espèce ont été combinées avec celles

subspecies (Southeastern United States/Gulf of Mexico/Caribbean wintering population) [new designatable unit; formerly Red Knot *roselaari* type], Red Knot *roselaari* subspecies (new designatable unit; formerly Red Knot *roselaari* type), and Red Knot *rufa* subspecies (Tierra del Fuego/Patagonia wintering population), which either move from threatened to endangered, or maintain their existing endangered or threatened status.

As the general prohibitions are already in place, permitting costs for Red Knot subspecies being reclassified as threatened and endangered species from these statuses, are not considered incremental to the Order. They are, however, presented here for context as they are outside of the previous timelines considered in the initial listing orders (published more than 10 years ago). Based on previous permit applications, it is estimated that there would be an average of five MBCA permit applications per year for research purposes that need to be SARA-compliant. This would result in an estimated cost of \$18,500 for permit applicants and \$35,000 for the Government of Canada.

No historical permit applications were observed for the Seaside Centipede Lichen; therefore, this analysis assumes that the Order would not result in any permit applications for this species.

Avoided administrative costs

The species delisted or struck from Schedule 1 do not require updates to recovery documents, leading to cost savings. For both species removed from the List and those downlisted to special concern status, the SARA general prohibitions no longer apply, making permit applications and their processing unnecessary. Administrative costs for the Government, categorized by listing status, and documents are outlined in Table 2 in the “Costs” section.

Species with endangered status being struck from Schedule 1: The Order strikes one species with endangered status from the List, the Aweme Borer, resulting in undiscounted avoided costs from no longer requiring an update of the recovery strategy. Additionally, the delisting of the Aweme Borer may also result in avoided costs for stakeholders and First Nations, as well as the Government of Canada, because there would no longer be a need to apply for and review permits. In the last 10 years, two permit requests were made for this species. Therefore, it is assumed that there may be a maximum of two permits, for activity related to the Aweme Borer, that may have been reapplied for in the baseline. Under the Order, no permit would be required. The cost savings for the Aweme Borer

pour d'autres sous-espèces de Bécasseaux maubèches, notamment le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans le sud-est des États-Unis, le golfe du Mexique et les Caraïbes) [nouvelle unité désignable; anciennement Bécasseau maubèche du type *roselaari*], le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *roselaari* (nouvelle unité désignable; anciennement Bécasseau maubèche du type *roselaari*) et le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *rufa* (population hivernant dans la Terre de Feu et en Patagonie) qui sont reclassées de « menacée » à « en voie de disparition » ou conservent leur statut actuel d'espèce en voie de disparition ou menacée.

Comme les interdictions générales sont déjà en place, le Décret n'augmente pas les coûts de délivrance de permis pour les sous-espèces du Bécasseau maubèche reclassées comme espèces menacées ou en voie de disparition. Ces coûts sont cependant présentés ici, car ils sont en dehors des délais précédents pris en compte dans les décrets initiaux d'inscription à la Liste (publiés il y a plus de 10 ans). D'après les demandes de permis antérieures, il y aurait en moyenne cinq demandes de permis de la LCOM pour fins de recherche par année qui doivent être conformes à la LEP. Cela se traduirait par des coûts estimés à 18 500 \$ pour les demandeurs de permis et à 35 000 \$ pour le gouvernement du Canada.

Comme aucune demande historique de permis n'a été trouvée pour l'hétérodermie maritime, cette analyse présume que le Décret n'entraînerait aucune demande de permis pour cette espèce.

Coûts administratifs évités

Il n'est plus nécessaire de mettre à jour les documents de rétablissement pour les espèces retirées de l'annexe 1, ce qui permettra de réaliser des économies. Pour les deux espèces qui sont retirées de la Liste et celles qui sont reclassées comme espèces préoccupantes, les interdictions générales de la LEP ne s'appliquent plus, de sorte que les demandes de permis et leur traitement ne sont plus nécessaires. Les coûts administratifs pour le gouvernement en fonction du statut des espèces et des documents sont présentés au tableau 2 dans la section « Coûts ».

Espèce désignée « en voie de disparition » qui serait retirée de l'annexe 1 : Le Décret retire de la Liste une espèce désignée « en voie de disparition », le perce-tige d'Aweme, de sorte que son programme de rétablissement n'a plus à être mis à jour, ce qui permettra d'éviter les coûts de mise à jour. De plus, le retrait du perce-tige d'Aweme de la Liste permettrait également d'éviter des coûts pour les intervenants, les Premières Nations et le gouvernement du Canada, car il ne serait plus nécessaire de faire des demandes de permis et d'examiner ces demandes. Au cours des 10 dernières années, deux demandes de permis ont été faites pour cette espèce. Dans le scénario de référence, il y aurait un maximum de deux permis d'activités liées au perce-tige d'Aweme pour lesquels de nouvelles

is estimated at approximately \$3,000 for applicants and \$7,000 for the Government of Canada. However, stakeholders often bundle permit applications for multiple species, so it is possible that permit applications may not decrease because of the Order. Therefore, these potential cost savings may be an overestimate.

Species with special concern status being delisted: The Order delists one species, the Red Knot *islandica* subspecies, with the special concern status. However, since all Red Knot subspecies were previously combined into one recovery document, updating the existing recovery strategy will not result in any avoided costs.

The downlisting of the Cobblestone Tiger Beetle and the Lakeside Daisy may also result in avoided costs for stakeholders and First Nations, as well as the Government of Canada, because there is no longer a need to apply for and review permits. In the last 10 years, only one permit request was made for the Lakeside Daisy in 2022, and no permit requests were made for the Cobblestone Tiger Beetle. Therefore, it is assumed that there may be a maximum of one permit, for activity related to the Lakeside Daisy, that may have been applied for in the baseline. Under the Order, no permit would be required. The cost savings for the Lakeside Daisy is estimated at approximately \$1,500 for applicants and \$3,500 for the Government of Canada. However, stakeholders often bundle permit applications for multiple species, so it is possible that permit applications may not decrease because of the Order. Therefore, these potential cost savings may be an overestimate.

The total estimated undiscounted avoided costs for the Government related to a reduction in permit applications, and not having to update of recovery documents, are \$75,000.

Summary of benefits and costs

The Order is expected to maintain appropriate protective measures and enable efforts aimed at facilitating the recovery of the listed species, thus contributing to the benefits those species offer to Canadian society. The Order is expected to result in cost savings for the Government and stakeholders, resulting in total avoided costs of \$75,000 (undiscounted). The total costs associated with the Order for the Government of Canada over a 10-year period are estimated at \$310,000 (undiscounted), encompassing expenses linked to the development or updating of recovery strategies and management plans. The incremental outcome of the Order is a net cost of \$235,000. Additionally, although not incremental to this Order, there are expected costs associated with permit applications

demandes seraient faites. Le Décret élimine l'exigence d'un permis relatif à l'espèce, ce qui permettrait d'éviter des coûts estimés à environ 3 000 \$ pour les demandeurs et à 7 000 \$ pour le gouvernement du Canada. Cependant, comme les intervenants regroupent souvent les demandes de permis pour plusieurs espèces, il est possible que le Décret ne réduise pas le nombre de demandes de permis. Par conséquent, ces économies potentielles sont peut-être surestimées.

Espèce désignée « préoccupante » qui serait retirée de la Liste : Le Décret retire de la Liste une espèce désignée « préoccupante », le Bécasseau maubèche de la sous-espèce *islandica*, mais, comme toutes les sous-espèces du Bécasseau maubèche étaient auparavant regroupées dans un seul document de rétablissement, la mise à jour du programme de rétablissement actuel ne permettrait pas d'éviter des coûts.

Le déclassement de la cicindèle des galets et de l'hyménoxyx herbacé permettrait également d'éviter des coûts pour les intervenants, les Premières Nations et le gouvernement du Canada, car il n'est plus nécessaire de faire des demandes de permis et d'examiner ces demandes. Au cours des 10 dernières années, une seule demande de permis a été faite pour l'hyménoxyx herbacé, en 2022, et aucune demande de permis n'a été faite pour la cicindèle des galets. Dans le scénario de référence, il y aurait donc un maximum d'un permis d'activité liée à l'hyménoxyx herbacé. Le Décret élimine l'exigence d'un permis, ce qui permettrait d'éviter des coûts estimés à environ 1 500 \$ pour les demandeurs et à 3 500 \$ pour le gouvernement du Canada en ce qui concerne l'hyménoxyx herbacé. Cependant, comme les intervenants regroupent souvent les demandes de permis pour plusieurs espèces, il est possible que le Décret ne réduise pas le nombre de demandes de permis. Par conséquent, ces économies potentielles sont peut-être surestimées.

Le total estimé des coûts évités non actualisés pour le gouvernement en raison d'une réduction des demandes de permis et du fait de ne plus avoir à mettre à jour les documents de rétablissement est estimé à 75 000 \$.

Résumé des avantages et des coûts

Le Décret devrait maintenir des mesures de protection appropriées et permettre des activités favorisant le rétablissement des espèces inscrites à la Liste, contribuant ainsi aux avantages que ces espèces procurent à la société canadienne. Le Décret devrait permettre au gouvernement et aux intervenants d'éviter des coûts de 75 000 \$ (non actualisés). Les coûts totaux associés au Décret pour le gouvernement du Canada sur une période de 10 ans sont estimés à 310 000 \$ (non actualisés), ce qui comprend les dépenses liées à l'élaboration ou à la mise à jour des programmes de rétablissement et des plans de gestion. Les coûts supplémentaires nets du Décret sont estimés à 235 000 \$. Il est attendu que les coûts non supplémentaires associés aux demandes de permis concernant les espèces

relating to the species included in this Order of approximately \$18,500 for stakeholders and First Nations, and \$35,000 for the federal government.

Small business lens

The analysis under the small business lens concluded that the Order will not result in any incremental costs or benefits for small businesses in Canada.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply because there are no incremental increases in administrative burden on businesses. The amendments do not change any federal regulatory titles.

Regulatory cooperation and alignment

The federal government plays a leadership role as federal regulator in the designation of species at risk in Canada. However, the protection of wildlife species is a responsibility shared between the federal, provincial and territorial levels of government. The provincial and territorial governments have indicated their commitment to protecting and recovering species at risk through their endorsement of the *Accord for the Protection of Species at Risk* in 1996, with the exception of Quebec who is not party to the Accord.

Some of the species under consideration are currently designated under provincial legislation, as indicated in Table 3 below.

visées par le Décret s’élèvent à environ 18 500 \$ pour les intervenants et les Premières Nations, et à 35 000 \$ pour le gouvernement fédéral.

Lentille des petites entreprises

L’analyse en vertu de la lentille des petites entreprises a permis de conclure que le Décret n’entraînera pas de coûts ou d’avantages supplémentaires pour les petites entreprises au Canada.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas, puisque le Décret n’entraînera pas de fardeau administratif supplémentaire pour les entreprises. Les modifications ne changent aucun règlement fédéral.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le gouvernement fédéral joue un rôle de chef de file en tant qu’organisme de réglementation fédéral dans la désignation des espèces en péril au Canada. Toutefois, la protection des espèces sauvages est une responsabilité partagée entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux. Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont fait part de leur engagement à protéger et à rétablir les espèces en péril en signant en 1996 l’*Accord pour la protection des espèces en péril*, à l’exception du Québec qui n’est pas partie à l’Accord.

Certaines des espèces visées par le Décret sont actuellement désignées en vertu de lois provinciales, comme l’indique le tableau 3 ci-dessous.

Table 3: Provincial and territorial designations of species included in the Order

Common species name	Range	Amendment to Schedule 1 of SARA	Provincial or territorial legislation and designation
Aweme Borer	Sask.; Man.; Ont.	Endangered to data deficient (strike from Schedule 1)	None
Cobblestone Tiger Beetle	N.B.	Endangered to special concern	N.B. — Special concern status under the provincial <i>Species at Risk Act</i>
Lakeside Daisy	Ont.	Threatened to special concern	Ont. — Special concern status under the <i>Endangered Species Act, 2007</i>
Red Knot <i>islandica</i> subspecies	Nunavut.; N.W.T.	Special concern to not at risk (delist)	None
Red Knot <i>roselaari</i> subspecies	B.C.; Y.T.	Threatened	None

Common species name	Range	Amendment to Schedule 1 of SARA	Provincial or territorial legislation and designation
Red Knot <i>rufa</i> subspecies (Northeastern South America wintering population)	Nunavut.; N.W.T.; Alta.; Sask.; Man.; Ont.; Que.; N.B.; P.E.I.; N.S.; N.L.	Threatened to special concern	Alta. — “May be at risk” (as Red Knot) included on the <i>Alberta Wild Species General Status Listing 2020</i> Man. — Endangered status (as Red Knot <i>rufa</i> subspecies) under the <i>Endangered Species and Ecosystems Act</i>
Red Knot <i>rufa</i> subspecies (Southeastern United States/ Gulf of Mexico/Caribbean wintering population)	Nunavut.; N.W.T.; Alta.; Sask.; Man.; Ont.; Que.; N.B.; P.E.I.; N.S.; N.L.	Threatened to endangered	Ont. — Endangered status under the <i>Endangered Species Act, 2007</i> Que. — Threatened (as Red Knot <i>rufa</i> , <i>Calidris canutus rufa</i>) under the <i>Act respecting threatened or vulnerable species</i>
Red Knot <i>rufa</i> subspecies (Tierra del Fuego/Patagonia wintering population)	Nunavut; N.W.T.; Alta; Man; Ont; Que; N.B.; P.E.I.; N.S.; N.L.	Endangered (renaming only)	N.B. — Endangered (as Red Knot <i>rufa</i> subspecies) under the provincial <i>Species at Risk Act</i> N.S. — Endangered (as Red Knot, <i>Calidris canutus rufa</i>) under the <i>Endangered Species Act</i> N.L. — Endangered (as Red Knot, <i>Calidris canutus rufa</i>) under the <i>Endangered Species Act</i>
Seaside Centipede Lichen	B.C.	Endangered to threatened	None

Tableau 3 : Désignations provinciales et territoriales des espèces visées par le Décret

Nom commun de l'espèce	Répartition	Modification à l'annexe 1 de la LEP	Législation et désignation provinciales ou territoriales
Perce-tige d'Aweme	Sask.; Man.; Ont.	De « en voie de disparition » à « données insuffisantes » (espèce retirée de l'annexe 1)	Aucune
Cicindèle des galets	N.-B.	De « en voie de disparition » à « préoccupante »	N.-B. — Statut d'espèce préoccupante en vertu de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> de la province
Hyménoxys herbacé	Ont.	De « menacée » à « préoccupante »	Ont. — Statut d'espèce préoccupante en vertu de la <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i>
Bécasseau maubèche de la sous-espèce <i>islandica</i>	Nt.; T.N.-O.	De « préoccupante » à « non en péril » (espèce retirée de l'annexe 1)	Aucune
Bécasseau maubèche de la sous-espèce <i>roselaari</i>	C.-B.; Yn	Espèce menacée	Aucune

Nom commun de l'espèce	Répartition	Modification à l'annexe 1 de la LEP	Législation et désignation provinciales ou territoriales
Bécasseau maubèche de la sous-espèce <i>rufa</i> (population hivernant dans le nord-est de l'Amérique du Sud)	Nt.; T.N.-O.; Alb.; Sask.; Man.; Ont.; Qc; N.-B.; Î.-P.-É.; N.-É.; T.-N.-L.	De « menacée » à « préoccupante »	Alb. — Bécasseau maubèche « possiblement en péril » (may be at risk) inscrit à la liste de la situation générale des espèces sauvages de 2020 de l'Alberta (<i>Alberta Wild Species General Status Listing 2020</i>) Man. — Bécasseau maubèche de la sous-espèce <i>rufa</i> désigné espèce en voie de disparition en vertu de la <i>Loi sur les espèces et les écosystèmes en voie de disparition</i> Ont. — Statut d'espèce en voie de disparition en vertu de la <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i>
Bécasseau maubèche de la sous-espèce <i>rufa</i> (population hivernant dans le sud-est des États-Unis, le golfe du Mexique et les Caraïbes)	Nt.; T.N.-O.; Alb.; Sask.; Man.; Ont.; Qc; N.-B.; Î.-P.-É.; N.-É.; T.-N.-L.	De « menacée » à « en voie de disparition »	Qc — Bécasseau maubèche <i>rufa</i> (<i>Calidris canutus rufa</i>) désigné espèce menacée en vertu de la <i>Loi sur les espèces menacées ou vulnérables</i> N.-B. — Bécasseau maubèche de la sous-espèce <i>rufa</i> désigné espèce en voie de disparition en vertu de la <i>Loi sur les espèces en péril</i> de la province N.-É. — Bécasseau maubèche (<i>Calidris canutus rufa</i>) désigné espèce en voie de disparition en vertu de l' <i>Endangered Species Act</i> T.-N.-L. — Bécasseau maubèche, <i>Calidris canutus rufa</i>) désigné espèce en voie de disparition en vertu de l' <i>Endangered Species Act</i>
Bécasseau maubèche de la sous-espèce <i>rufa</i> (population hivernant dans la Terre de Feu et en Patagonie)	Nt.; T.N.-O.; Alb.; Sask.; Man.; Ont.; Qc; N.-B.; Î.-P.-É.; N.-É.; T.-N.-L.	Espèce en voie de disparition (changement de nom seulement)	
Hétérodermie maritime	C.-B.	De « en voie de disparition » à « menacée »	Aucune

Effects on the environment

The Strategic Environmental Assessment (SEA) conducted for the Order concluded that it does result in some positive effects for the species that remain listed, and their respective ecosystems. Specifically, it demonstrated that the continued protection of these wildlife species at risk contributes to national biodiversity and protects ecosystem productivity, health and resiliency.

The Order supports the 2022–2026 Federal Sustainable Development Strategy (FSDS) Goal 15 to “Protect and Recover Species, Conserve Canadian Biodiversity” and supports the Government of Canada’s priority, as stated in the FSDS, of “enhancing the implementation of the *Species at Risk Act*.” It also contributes to the United Nations’ 2030 Agenda Sustainable Development Goal (SDG) 15 “Life on land” which aims to halt biodiversity loss, protect biodiversity and natural habitat by preventing the extinction of threatened species.

By supporting the conservation of biodiversity and maintenance of healthy ecosystems, the Order also indirectly contributes to Goal 13 of the FSDS, to “Take Action on Climate Change and its Impacts” (and the associated SDG 13, “Climate Action”). Finally, by ensuring that appropriate protections, backed by scientific assessment, apply to the species that remain on the List, the Order supports the Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework (December 2022) and its overarching global goal that

Effets sur l'environnement

L'évaluation environnementale stratégique (EES) réalisée pour le Décret a conclu que celui-ci aurait des effets positifs sur les espèces qui demeurent inscrites et sur leurs écosystèmes respectifs. Plus précisément, elle a démontré que la protection continue de ces espèces sauvages en péril contribue à la biodiversité nationale et protège la productivité, la santé et la résilience des écosystèmes.

Le Décret appuie l'objectif 15 de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) 2022-2026, soit « protéger et rétablir les espèces, conserver la biodiversité canadienne », ainsi que la priorité du gouvernement du Canada énoncée dans la SFDD, à savoir « améliorer la mise en œuvre de la *Loi sur les espèces en péril* ». Il contribue également à l'atteinte de l'objectif de développement durable (ODD) 15, « Vie terrestre », du Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies, objectif qui vise à faire cesser la perte de biodiversité et à protéger la biodiversité et les habitats naturels en empêchant la disparition des espèces menacées.

En soutenant la conservation de la biodiversité et le maintien d'écosystèmes sains, le Décret contribue aussi indirectement à l'objectif 13 de la SFDD, soit de « prendre des mesures relatives aux changements climatiques et leurs impacts », et à l'ODD 13 connexe (« mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques »). Enfin, en assurant que des mesures de protection appropriées, étayées par une évaluation scientifique, s'appliquent aux espèces qui restent sur la Liste, le Décret soutient le

“biodiversity is sustainably used and managed and nature’s contributions to people, including ecosystem functions and services, are valued, maintained and enhanced, with those currently in decline being restored.”

Gender-based analysis plus

A gender-based analysis plus (GBA+) was performed for this Order, looking at whether characteristics such as sex, gender, age, race, sexual orientation, income, education, employment status, language, visible minority status, disability or religion could influence how a person is affected by the Order. The results of this analysis indicate that the Order will have no anticipated negative impacts on the Canadian population, including Indigenous peoples. The GBA+ also considered the barriers faced by Indigenous peoples during the consultation for this Order.

Indigenous communities may face barriers in participating in the consultation process of the Order. Indigenous communities are often faced with multiple requests for consultation on numerous projects, and may lack resources in terms of staff, time and funding to be able to provide comments. In the northern region, consultation materials were provided in Inuktitut, where appropriate. Where Indigenous partners requested a time extension to provide comments, the extension was granted.

The region of residence was identified as the main factor in determining how a person would be affected by the Order. During the consultation process for this Order, staff in certain regions held workshops, attended by Indigenous communities and organizations, where discussions were held on the listing process, potential amendments, and the species relevant to the given region. Some Indigenous communities highlighted capacity issues during these workshops. The Department responded to consultation barriers by partnering with the [Centre for Indigenous Environmental Resources \(CIER\)](#) to launch the [Species at Risk Act \(SARA\) Consultation, Cooperation and Accommodation \(SARA-CCA\) Project](#), which aims to facilitate Indigenous communities’ and organizations’ participation in listing and recovery planning processes through information sharing sessions, training sessions and other community engagement, and has the potential to provide modest capacity funding.

The Department strives to ensure that individuals with limited scientific knowledge or training are aware of the Order by providing materials that are easily understandable and written in plain language, including the use of compliance promotion materials and activities

Cadre mondial de la biodiversité de Kunming-Montréal (décembre 2022) et son objectif global consistant à « utiliser et gérer durablement la biodiversité et valoriser, préserver et renforcer les contributions de la nature à l’homme, y compris les fonctions et services écosystémiques, et rétablir ceux qui sont actuellement en déclin ».

Analyse comparative entre les sexes plus

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a été effectuée afin de déterminer si des caractéristiques comme le sexe, le genre, l’âge, la race, l’orientation sexuelle, le revenu, le niveau de scolarité, la situation d’emploi, la langue, le statut de minorité visible, le handicap ou la religion influencent la façon dont une personne serait touchée par le Décret. Les résultats de l’analyse indiquent que le Décret ne devrait pas avoir pas d’effets négatifs sur la population canadienne, y compris les peuples autochtones. L’ACS+ a également tenu compte des obstacles auxquels font face les peuples autochtones lors de la consultation sur le Décret.

Les collectivités autochtones peuvent se heurter à des obstacles lorsqu’elles participent au processus de consultation. Elles doivent souvent répondre à de multiples demandes de consultation sur de nombreux projets et peuvent manquer de temps et de ressources humaines et financières pour ce faire. Dans la région du Nord, les documents de consultation ont été fournis en inuktitut, le cas échéant. Lorsque les partenaires autochtones ont demandé une prolongation du délai pour formuler des commentaires, elle a été accordée.

La région de résidence était le principal facteur déterminant comment une personne serait touchée par le Décret. Au cours du processus de consultation, certaines régions du Ministère ont tenu des ateliers, auxquels ont participé des collectivités et organisations autochtones, sur le processus d’inscription, les modifications possibles et les espèces visées présentes dans la région. Lors de ces ateliers, certaines collectivités autochtones ont indiqué qu’elles manquaient de ressources. Le Ministère a réagi aux obstacles à la consultation en s’associant au [Centre autochtone de ressources environnementales \(disponible en anglais seulement\)](#) [CIER] pour lancer le [projet de consultation, de coopération et d’accommodement relatif à la Loi sur les espèces en péril \(disponible en anglais seulement\)](#), qui vise à faciliter la participation des collectivités et organisations autochtones aux processus d’inscription et de planification du rétablissement par des séances de formation ou d’échange d’information et d’autres activités de mobilisation communautaire, et éventuellement à fournir un financement modeste de leurs capacités.

Le Ministère s’efforce de diffuser largement l’information sur le Décret et de veiller à ce que les personnes ayant des connaissances ou une formation scientifiques limitées soient au courant du Décret en leur fournissant des documents faciles à lire, rédigés en langage simple.

to disseminate information related to the Order where appropriate.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

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

Compliance and enforcement

The Department is responsible for compliance promotion, and enforcement of the Order. The Department conducts compliance promotion activities to increase awareness of the protection of listed species. The Department continues to work with all stakeholders and provincial partners to conserve and protect listed species and regularly engages with local habitat stewardship groups to bolster awareness and to help protect the species.

Within Parks Canada's network of protected heritage places, front line staff inform visitors about species at risk located on site and educate them on prevention measures that support the protection and conservation of the species.

SARA provides for penalties for contraventions to the Act, including fines or imprisonment and seizure and forfeiture of things seized or of the proceeds of their disposition. Agreements on alternative measures may also be used to deal with an alleged offender under certain conditions. SARA also provides for inspections and search and seizure operations by enforcement officers designated under SARA. The offences and punishments are set out under SARA.¹⁸

Service standards

Under section 73 of SARA, the competent minister may enter into an agreement or issue a permit authorizing a person to engage in an activity affecting a listed wildlife species, any part of its critical habitat, or the residences of its individuals. Section 74 allows for the competent minister to issue permits under another Act of Parliament (e.g. *Canada National Parks Act*) that would have the same effect as those issued under section 73. SARA sets out the conditions and factors that the Minister must consider before issuing a permit.

Section 3 of the *Permits Authorizing an Activity Affecting Listed Wildlife Species Regulations* imposes a 90-day

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

Mise en œuvre

Le Décret entrera en vigueur à la date de son enregistrement.

Conformité et application

Le Ministère est responsable de la promotion de la conformité et de l'application du Décret. Il mène donc des activités de promotion de la conformité pour accroître la sensibilisation à la protection des espèces inscrites à la Liste. Le Ministère continue de travailler avec tous les intervenants et les partenaires provinciaux pour conserver et protéger les espèces inscrites, et collabore régulièrement avec les groupes locaux d'intendance de l'habitat afin de renforcer la sensibilisation et d'aider à protéger les espèces.

Au sein du réseau de lieux patrimoniaux protégés de Parcs Canada, le personnel de première ligne informe les visiteurs sur les espèces en péril présentes sur place et les sensibilise aux mesures de prévention qui favorisent la protection et la conservation des espèces.

La LEP prévoit des sanctions en cas d'infraction à la Loi, notamment des amendes, des peines d'emprisonnement et la saisie ou la confiscation des objets saisis ou du produit de leur disposition. Dans certaines conditions, un accord sur des mesures de rechange peut être conclu avec la personne accusée d'une infraction. La LEP prévoit également l'inspection et des opérations de recherche et de saisie par les agents de l'autorité désignés pour en contrôler l'application. Les infractions et les peines sont énoncées dans la LEP¹⁸.

Normes de service

Aux termes de l'article 73 de la LEP, le ministre compétent peut conclure avec une personne un accord l'autorisant à exercer une activité touchant une espèce sauvage inscrite, tout élément de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus, ou lui délivrer un permis à cet effet. L'article 74 permet au ministre compétent de délivrer des permis en vertu d'une autre loi fédérale (par exemple la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*) qui auraient le même effet que ceux délivrés en vertu de l'article 73. La LEP énonce les conditions et les facteurs dont le ministre doit tenir compte avant de délivrer un permis.

L'article 3 du *Règlement sur les permis autorisant une activité touchant une espèce sauvage inscrite* impose

¹⁸ Offences and punishments can be found under sections 97 to 107 of SARA.

¹⁸ Les infractions et les peines sont présentées aux articles 97 à 107 de la LEP.

service standard on the Government of Canada to issue or refuse permits under section 73 of SARA. The 90-day timeline may be suspended in certain situations and may not apply in certain circumstances, such as a permit issued under another Act of Parliament. The service standards timelines contribute to consistency, predictability and transparency in the permitting process by providing applicants with clear and measurable service standards. The Department measures its service performance annually and performance information is posted on the [Department's website](#) no later than June 1 for the preceding fiscal year.

Contact

Paula Brand
Director
Species at Risk Policy Division
Wildlife Management Directorate
Canadian Wildlife Service
Environment and Climate Change Canada
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: LEPreglementations-SARAregrulations@ec.gc.ca

une norme de service de 90 jours au gouvernement du Canada pour délivrer ou refuser des permis en vertu de l'article 73 de la LEP. Ce délai peut être suspendu dans certaines situations ou ne pas s'appliquer dans certaines circonstances, comme un permis délivré en vertu d'une autre loi fédérale. Les délais prescrits contribuent à l'uniformité, à la prévisibilité et à la transparence du processus de délivrance de permis en fournissant aux demandeurs des normes de service claires et mesurables. Le Ministère mesure chaque année son rendement en matière de service et affiche cette information sur son [site Web](#) au plus tard le 1^{er} juin pour l'exercice financier précédent.

Personne-ressource

Paula Brand
Directrice
Division des politiques sur les espèces en péril
Direction de la gestion de la faune
Service canadien de la faune
Environnement et Changement climatique Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : LEPreglementations-SARAregrulations@ec.gc.ca

Registration
SOR/2025-158 July 30, 2025

CANADA SHIPPING ACT, 2001

P.C. 2025-596 July 30, 2025

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, makes the annexed *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations* under subsection 136(1)^a of the *Canada Shipping Act, 2001*^b.

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.

Enregistrement
DORS/2025-158 Le 30 juillet 2025

LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

C.P. 2025-596 Le 30 juillet 2025

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 136(1)^a de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, ci-après.

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.

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

^b S.C. 2001, c. 26

¹ SOR/2008-120

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

^b L.C. 2001, ch. 26

¹ DORS/2008-120

(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 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) 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 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 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).

(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.

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) 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*.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Local authorities and stakeholders have long-standing concerns about the lengthy process (up to four years) to implement restrictions on local waterways under the *Vessel Operation Restriction Regulations* (VORR). 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 Transport Canada (TC), and have proposed that restrictions go through the federal regulatory amendment process. Furthermore, unclear wording around the vessel operation restrictions on engine power found in subsection 2(3) could lead to misinterpretation by waterway users and enforcement officers believing that the restriction allows for some power-driven vessels to be permitted. In addition, outdated references in section 4 of the VORR could lead to uncertainties as to the requirements to be completed for a restriction application.

Description: The *Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations* (the Regulations) will repeal the eight schedules of the VORR listing all restrictions and move them into a Transport Publication, *Schedules of the Vessel Operation Restriction Regulations* (TP 15587E). This document will be incorporated by reference into the VORR, allowing for future amendments to bodies of water to be completed by the Minister of Transport, which is expected to help expedite the approval process and implementation of new restrictions on local waterways. The Regulations will also repeal section 16 of the VORR, relying instead on a new authority under subsection 135(1.1) of Part 5 of the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA 2001), allowing the Minister of Transport to designate enforcement officers in response to requests from local authorities.

In addition, subsection 2(3) will be amended to ensure clarity and eliminate confusion about engine power limits applicable to vessels driven by electrical propulsion, but not to power-driven vessels, which remain prohibited. Additional minor changes to wording and structure will be made to align other provisions under section 2 of the VORR as part of these amendments.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : Les administrations locales et les intervenants locaux ont depuis longtemps des préoccupations concernant la longueur du processus (pouvant prendre jusqu'à quatre ans) pour appliquer des restrictions aux voies navigables locales aux termes du *Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (RRVUB). Certaines administrations locales ont exprimé le désir de se voir conférer des pouvoirs décisionnels directs quant à la gestion des questions relatives à leurs voies navigables locales, afin de pouvoir identifier et mettre en place des restrictions plus rapidement et sans avoir à faire appel à Transports Canada (TC) pour soumettre les restrictions proposées au processus fédéral de modification réglementaire. De plus, le libellé ambigu du paragraphe 2(3) en ce qui a trait aux restrictions visant la puissance motrice des bâtiments pourrait entraîner une mauvaise interprétation de la part des utilisateurs des voies navigables et des agents de l'autorité, qui pourraient croire que la restriction autorise certains bâtiments à propulsion mécanique. De plus, des références désuètes dans l'article 4 du RRVUB pourraient entraîner des incertitudes en ce qui concerne les exigences relatives à la demande de restriction.

Description : Le *Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (le Règlement) abrogera les huit annexes du RRVUB dans lesquelles sont énumérées toutes les restrictions. Celles-ci seront plutôt énumérées dans une publication de Transports intitulée *Annexes du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments* (TP 15587F). Ce document sera incorporé par renvoi au RRVUB, facilitant ainsi toute modification éventuelle aux plans d'eau par le ministre des Transports. Cela devrait contribuer à accélérer le processus d'approbation et la mise en œuvre de nouvelles restrictions sur les voies navigables locales. Le Règlement abrogera également l'article 16 du RRVUB, s'appuyant plutôt sur un nouveau pouvoir prévu au paragraphe 135(1.1) de la partie 5 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC 2001), qui autorise le ministre des Transports à désigner des agents de l'autorité en réponse aux demandes des administrations locales.

En outre, le paragraphe 2(3) sera modifié pour en améliorer la clarté et éliminer toute confusion concernant la puissance motrice maximale qui s'applique aux bâtiments à propulsion électrique, mais non aux bâtiments à propulsion mécanique qui demeurent interdits. Des modifications mineures supplémentaires seront apportées à la formulation et la structure afin d'harmoniser

Section 4 will be updated to reinforce the importance of consulting stakeholders and remove outdated references to the restriction application process clearly stated in the [Local Authorities' Guide \(PDF\)](#) [the Guide], which represents the form and manner specified by the Minister of Transport under which applications must be submitted. To further streamline the application process, previous requirements, such as the preliminary assessment form and the mandatory implementation of alternative measures for one boating season, have been removed.

Finally, even though not part of the regulatory amendments, TC updated the Guide to clarify the restriction application process for local authorities and reduce the likelihood of incomplete or inconsistent applications, which can contribute to delays.

Rationale: The Regulations will help reduce timelines associated with approval for restrictions, which will facilitate faster responses from local authorities on waterway issues. Clarifying subsection 2(3) will remove the risk of misinterpretation by waterway users and enforcement officers, and avoid compliance issues. Changes to the Guide will provide a streamlined application process to support the preparation of comprehensive applications in collaboration with local stakeholders and thorough reviews of applications by TC officials.

Stakeholders, including local authorities, Indigenous communities, boating associations, enforcement entities, environmental organizations, as well as other types of organizations have been consulted, and most have expressed their support for these changes to the VORR.

The Regulations will provide local authorities with a greater role in managing local waterways through local decision-making processes in collaboration with local populations. Overall, the Regulations and changes to the Guide will facilitate a more efficient and timely response to local safety, environmental and public interest issues on Canada's waterways. Furthermore, the Regulations will benefit local authorities, boating communities and TC by streamlining the approval process and creating a more efficient application process for vessel operation restrictions.

d'autres dispositions de l'article 2 du RRVUB dans le cadre de ces modifications.

L'article 4 sera mis à jour pour renforcer l'importance de consulter les intervenants et d'éliminer les références désuètes au processus de demande de restriction, clairement énoncé dans le [Guide des administrations locales \(PDF\)](#) [le Guide]. Le Guide décrit les modalités spécifiées par le ministre des Transports et devant être suivies pour la présentation d'une demande. Pour simplifier davantage le processus d'application, certaines exigences ont été supprimées, notamment le formulaire d'évaluation préliminaire et la mise en œuvre obligatoire de mesures de rechange pour une saison de navigation.

Enfin, bien que cela ne fasse pas partie des modifications réglementaires, TC a mis à jour le Guide afin de clarifier le processus de demande de restriction pour les administrations locales et de réduire la probabilité de demandes incomplètes ou incohérentes, ce qui peut contribuer aux retards.

Justification : Le Règlement contribuera à réduire les longs délais d'attente liés à l'approbation de restrictions, ce qui facilitera une réponse plus rapide de la part des administrations locales sur les questions liées aux voies navigables. La clarification du paragraphe 2(3) éliminera le risque d'interprétation erronée par les utilisateurs des voies navigables et les agents de l'autorité chargés de l'application de la loi et évitera les problèmes de conformité. La modification du Guide permettra de simplifier le processus pour appuyer la préparation de demandes complètes, en collaboration avec des intervenants locaux, et l'examen approfondi des demandes par les fonctionnaires de TC.

Les intervenants, y compris les administrations locales, les collectivités autochtones, les associations de plaisanciers, les entités chargées de l'application de la loi, les organismes à vocation environnementale ainsi que d'autres types d'organisations, ont été consultés, et la plupart sont en faveur des modifications au RRVUB.

Le Règlement conférera aux administrations locales un rôle accru dans la gestion des voies navigables locales par l'intermédiaire de processus décisionnels locaux, en collaboration avec les populations locales. Dans l'ensemble, le Règlement et les modifications au Guide viendront accroître l'efficacité et la rapidité de la réponse aux enjeux locaux en matière de sécurité, d'environnement et d'intérêt public concernant les voies navigables canadiennes. De plus, le Règlement sera avantageux pour les administrations locales, la communauté de plaisanciers et TC, car il permettra de simplifier le processus d'approbation et d'améliorer l'efficacité du processus de demande de restriction visant l'utilisation de bâtiments.

The one-for-one rule does not apply, as the Regulations will not result in any impacts on businesses.

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

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 2019, to support the application process, TC revised the [Local Authorities' Guide \(PDF\)](#) [the Guide]. Although the Guide helped to streamline and standardize the application process, 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 incomplete or inconsistent applications to local authorities for further development.

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

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 nécessaire pour que les restrictions visant l'utilisation des bâtiments soient mises en place sur les voies navigables locales. Il est estimé 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 un 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 préalablement à la présentation d'une demande de restriction. Si ces mesures non réglementaires 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, la demande peut prendre jusqu'à quatre ans à partir du moment où une administration locale constate un enjeu de sécurité, d'environnement ou d'intérêt public sur sa voie navigable locale, avant qu'une nouvelle restriction n'entre en vigueur et qu'elle soit publiée dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

En 2019, à l'appui du processus de demande, TC a révisé le [Guide des administrations locales \(PDF\)](#) [le Guide]. Bien que le Guide ait contribué à simplifier et à standardiser le processus de demande, TC continue de déceler des problèmes et des incohérences dans les demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments, ce qui peut entraîner des retards dans le processus d'examen et d'approbation, car les fonctionnaires de TC doivent renvoyer les demandes incomplètes ou non uniformes aux administrations locales pour un développement plus approfondi.

De plus, TC a reçu des demandes de la part des administrations locales et des intervenants locaux souhaitant que le gouvernement fédéral cède aux municipalités ses pouvoirs de réglementation pour mettre en œuvre des restrictions visant l'utilisation des bâtiments sur les voies navigables locales. 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

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 that the 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 creates confusion among stakeholders and enforcement entities, as it is not clear if the new 7.5 kW limit also applies to power-driven vessels. The 2020 regulatory amendments were specifically introduced to address the advancement of electric propulsion technology over the years, which makes these types of engines more powerful. When subsection 2(3) was originally brought into force, it was designed to prohibit all power-driven vessels while allowing 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 wording of the subsection and title of the restriction as it is, as opposed to clearly identifying them as two separate elements of the provision, could lead to misinterpretation among certain waterway users and enforcement officers about what is permitted and what is not, as the 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. Furthermore, 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 Regulations) will 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

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.

Corrections administratives

Les intervenants ont noté une certaine confusion au sujet des restrictions d'utilisation relatives à la puissance motrice des bâtiments figurant 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 intervenants et les entités chargées de l'application de la loi, car il n'est pas clair si la nouvelle limite de 7,5 kW s'applique également aux bâtiments à propulsion mécanique. Les modifications réglementaires de 2020 ont été introduites spécifiquement pour tenir compte des progrès technologiques de la propulsion électrique au fil des ans, qui rendent ces types de moteurs plus puissants. À l'origine, lorsque le paragraphe 2(3) est entré en vigueur, il était conçu pour interdire tous les bâtiments à propulsion mécanique tout en permettant l'utilisation de moteurs à propulsion électrique faible (par exemple les moteurs à chalutage de 1,5 kW pour la pêche). Afin de respecter l'intention 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. Comme le libellé actuel semble regrouper les bâtiments à propulsion électrique et les bâtiments à propulsion mécanique sous la restriction de 7,5 kW, laisser le libellé du paragraphe et du titre de la restriction tel quel au lieu de les identifier clairement comme deux éléments distincts de la disposition pourrait engendrer une interprétation erronée de la part de certains usagers des voies navigables et agents de l'autorité quant à ce qui est permis et ce qui ne l'est pas.

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 imposées aux 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, ce qui n'existe pas à l'extérieur de la province de Québec. De plus, 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) apportera des clarifications en énonçant 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 de nature administrative spécifiés par le ministre des Transports

restriction application, and which are administrative in nature, are 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. The amendments to section 4 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, provide 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), 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 on which all vessels are prohibited;
- waters on which vessels driven by electrical propulsion and power-driven vessels are prohibited;
- waters on which vessels driven by electrical propulsion that have an aggregate maximum power greater than 7.5 kW and power-driven vessels are prohibited;
- waters on which vessels driven by electrical propulsion and power-driven vessels are subject to an engine power limit;
- waters on which vessels driven by electrical propulsion and power-driven vessels are subject to a speed limit;
- waters in which towing a person on any sporting or recreational equipment is prohibited, except during the permitted hours;
- waters in which allowing a person to wake surf is prohibited, except during the permitted hours;
- waters in which a sporting, recreational or public event or activity is prohibited;
- provincial and territorial waters on which vessels driven by electrical propulsion and power-driven vessels are subject to the universal shoreline speed limit of 10 km/h within 30 metres 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.

comme étant nécessaires à la proposition d'une demande formelle de restriction sont décrits dans le Guide. Le manque de clarté de l'alinéa 4d) pourrait semer la confusion parmi les administrations locales quant à l'autorité habilitée à 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 intervenants locaux en faisant en sorte que le pouvoir du ministre des Transports de préciser les exigences relatives aux demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments soit plus explicite.

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 en matière de navigation sont énoncées aux paragraphes 2(1) à 2(7), à l'article 11 et au 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 en matière de navigation comprennent :

- les eaux interdites à tous les bâtiments;
- les eaux dans lesquelles un bâtiment à propulsion électrique ou à propulsion mécanique est interdit;
- les eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion électrique dont la puissance maximale cumulée est supérieure à 7,5 kW et les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits;
- les eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion électrique ou à propulsion mécanique sont assujettis à une puissance motrice maximale;
- les eaux dans lesquelles les bâtiments à propulsion électrique ou à propulsion mécanique sont assujettis à une vitesse maximale;
- les eaux dans lesquelles il est interdit de tirer une personne sur tout équipement sportif ou récréatif, sauf aux heures autorisées;
- les eaux dans lesquelles il est interdit de permettre à une personne de faire du surf sur le sillage d'un bâtiment, sauf aux heures autorisées;
- les eaux dans lesquelles une activité ou un événement sportif, récréatif ou public est interdit;
- les eaux provinciales et territoriales sur lesquelles les bâtiments à propulsion électrique ou les bâtiments à propulsion mécanique sont assujettis à une 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.

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 includes identifying the characteristics of the waterway and demographics of its users, current issues, potential solutions, including non-regulatory approaches that could be tested first;
- the need to implement a consultation strategy that includes stakeholders and impacted waterway users in the process; and
- 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, officers from the Office of Boating Safety (OBS) will provide the local authority a presentation on the VORR and the application process, and they will confirm the local authorities' eligibility to apply for restrictions 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. TC 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. TC also believes that local authorities have a direct role to play

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 à suivre pour faire une demande de 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 potentielle de restrictions;
- la nécessité d'une analyse complète, qui comprend 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 pourraient être testées en premier;
- la nécessité de mettre en œuvre une stratégie de consultation qui inclut les intervenants et les utilisateurs des voies navigables touchées par le processus; et
- la nécessité d'effectuer une analyse coûts-avantages et des 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 mettre en œuvre des restrictions. Dans un premier temps, des agents du Bureau de la sécurité nautique (BSN) présenteront à l'administration locale un exposé sur le RRVUB et le processus de demande et ils confirmeront l'éligibilité de l'administration locale à demander des restrictions avant de poursuivre avec la préparation d'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 se sont 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 au 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. TC convient qu'une approche moderne, souple et plus rapide devrait être adoptée relativement au processus du RRVUB afin d'aborder les risques locaux liés à la sécurité maritime et à l'environnement, qui influent sur la vie quotidienne des collectivités

in identifying safety and environmental issues on local waterways and deciding on which solutions, including non-regulatory and regulatory measures, such as 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 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 provide for regulations made under regulation-making authorities such as subsection 136(1) of the *Canada Shipping Act, 2001* (which is relevant for the purpose of the VORR), to incorporate by reference material produced by the Minister of Transport [subsection 32(4.01) of the CSA 2001].

Additionally, the legislative changes create 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 the 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.

et sur leur utilisation des voies navigables locales. TC estime également que les administrations locales ont un rôle direct à jouer dans l'identification des enjeux liés à la sécurité et l'environnement sur les voies navigables locales et dans la détermination des solutions à mettre en place, incluant les mesures non réglementaires et réglementaires (comme des restrictions). Les administrations locales sont les mieux placées pour travailler directement avec leurs intervenants afin de résoudre les enjeux 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 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 ont été 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 prévoient que les règlements pris en vertu de pouvoirs réglementaires tels que celui prévu au paragraphe 136(1) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (qui est pertinent aux fins du RRVUB) peuvent incorporer par renvoi les documents produits par le ministre des Transports [paragraphe 32(4.01) de la LMMC 2001].

De plus, ces modifications législatives créent 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, en réponse à un enjeu immédiat lié à la sécurité ou à l'environnement sur une voie navigable locale, 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. 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 deux ans maximum, ce qui devrait donner suffisamment de temps à TC

Finally, the Regulations represent Phase 3 of the modernization initiative, as they aim to restructure the VORR by making use of the recent changes to the CSA 2001. The Regulations will 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 will be incorporated by reference into the VORR. This approach will allow the Minister of Transport to add new bodies of water to the 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.

Although the ministerial order authority set out in subsection 136(3) of the CSA 2001 does not require changes to the VORR itself under the Regulations, TC has developed policy documents under TC's Marine Safety Management System 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 regular vessel operation restriction application process is otherwise appropriate.

Designation authority

Section 135 of the CSA 2001 was 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 only option was for the designations 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 under section 135 of the CSA 2001 will facilitate designations, and the repeal of sections 16 and 17 from the VORR will avoid redundancies.

Administrative corrections

Over the past year, TC has received questions from stakeholders regarding subsection 2(3) of the VORR, as

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 représente la phase 3 de l'initiative de modernisation, qui vise la restructuration du RRVUB en utilisant les changements récents apportés à la LMMC 2001. Le Règlement abrogera les huit annexes du RRVUB qui énumèrent toutes les restrictions locales et les déplacera dans une publication de Transports (TP 15587F, *Annexes du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*) de TC, qui sera incorporée par renvoi dans le RRVUB. Cette approche permettra au ministre des Transports d'ajouter de nouveaux plans d'eau aux restrictions du 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.

Bien que l'arrêté ministériel énoncé au paragraphe 136(3) de la LMMC 2001 n'impose pas que le RRVUB lui-même soit modifié en vertu du Règlement, TC a élaboré des documents politiques dans le cadre du Système de gestion de la sécurité maritime de TC afin de structurer l'utilisation de ces arrêtés et d'en assurer la clarté et la cohérence. Il est à noter que les administrations locales ne devraient pas s'attendre à ce que le ministre des Transports prenne un arrêté en vertu du paragraphe 136(3) de la LMMC 2001 là où il serait préférable de suivre le processus de demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments.

Pouvoir de désignation

L'article 135 de la LMMC 2001 a été modifié en juin 2023 afin de donner au ministre des Transports, plutôt qu'au 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, la seule option était de faire approuver les désignations par le gouverneur en conseil et de les répertorier 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 facilitera le processus de désignation, et l'abrogation des articles 16 et 17 du RRVUB évitera les redondances.

Corrections administratives

Au cours de la dernière année, TC a reçu des questions de la part des intervenants concernant le paragraphe 2(3)

commenters feel that the wording in the VORR is 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 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 of the VORR. TC'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 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.

Additional changes to the VORR are needed to address minor wording inconsistencies and to align provisions under section 2 with changes made to subsections 2(3) and 2(4).

Section 4 of the VORR 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 Regulations will make this authority clearer and more explicit to underscore the importance of following the Guide when preparing submissions.

The Guide 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. Amendments to section 4 will explicitly state that local authorities must "submit an application in the form and manner specified by the Minister of Transport." The form and manner will be specified through the Guide, which is, and will remain, the document that specifies requirements for vessel

du RRVUB, les commentateurs estimant que le libellé du RRVUB est trompeur. La restriction énoncée au paragraphe 2(3) interdit tous les bâtiments à propulsion mécanique, tout en interdisant 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 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 du RRVUB. 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 de 2020, où le présent article a été modifié et qui 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 été constaté que le paragraphe 2(4) bénéficierait également d'une modification pour clarifier la restriction.

Des modifications additionnelles au RRVUB doivent être apportées afin de corriger des incohérences mineures dans la formulation et d'harmoniser les dispositions de l'article 2 avec les modifications apportées aux paragraphes 2(3) et 2(4).

L'article 4 du RRVUB décrit 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 présenter 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 rendra ce pouvoir plus clair et explicite afin de souligner l'importance de suivre le Guide lors de la préparation des demandes.

Le Guide comprend des détails supplémentaires sur les éléments essentiels pour les demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments, afin de garantir que les demandes contiennent des niveaux de détail et d'analyse cohérents et appropriés. Les modifications à l'article 4 énonceront explicitement que les administrations locales doivent « présenter une demande selon les modalités précisées par le ministre des Transports ». Les modalités seront précisées dans le Guide, un document qui

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, will be removed to eliminate any confusion about which application requirements to follow.

In addition, section 4 is outdated because it references 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 Quebec, and its current role is limited to receiving, reviewing and maintaining a repository of restrictions for future reference.

The existing framework of incomplete and outdated information within section 4 being supplemented by the Guide has the potential to create confusion for local authorities about 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 incomplete and/or inconsistent applications sometimes require numerous updates and changes before they can be supported. In turn, the implementation of new restrictions needed to address safety, environmental and/or public interest issues can be delayed.

The Regulations will eliminate any confusion caused by the text and make it 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. The application process is already in place under the VORR; the Regulations will simply add clarity and certainty regarding existing authorities. As is currently done, local authorities wishing to apply for a vessel operation restriction will still need to contact their local Office of Boating Safety, whose officers will confirm that the Guide outlines the essential elements to be followed for submission of an application under the VORR.

Objective

VORR modernization

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

précise et continuera de préciser 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, seront supprimés pour éliminer toute confusion quant aux exigences à suivre pour une demande.

En outre, l'article 4 est désuet, car il renvoie aux autorités provinciales qui, en majorité, ne sont plus actives dans le processus de préparation des demandes locales de restrictions visant l'utilisation des bâtiments. Le Québec demeure la seule province reconnue comme autorité provinciale et son rôle actuel se limite à recevoir, à examiner et à tenir à jour un répertoire des restrictions pour consultation future.

Le cadre actuel, qui repose sur des informations incomplètes et obsolètes dans l'article 4, est complété par le Guide, ce qui risque de créer une certaine confusion pour les administrations locales quant au processus à suivre pour élaborer et soumettre une demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments. Cela pourrait entraîner un fardeau supplémentaire 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 prises en charge. De ce fait, la mise en œuvre de nouvelles restrictions nécessaires pour répondre aux enjeux de sécurité, d'environnement ou d'intérêt public pourrait être retardée.

Le Règlement éliminera toute confusion causée par le texte; il indiquera 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. Le processus de demande a déjà été mis en œuvre conformément au RRVUB. Le Règlement viendra uniquement clarifier et confirmer les pouvoirs existants. Comme cela se fait à l'heure actuelle, les administrations locales souhaitant demander une restriction visant l'utilisation des bâtiments devront contacter leur Bureau de la sécurité nautique local; les agents confirmeront alors que le Guide décrit les éléments essentiels à suivre pour la soumission d'une demande en vertu du RRVUB.

Objectif

Modernisation du RRVUB

L'objectif global du Règlement 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 by reference

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

Administrative corrections

The objective of the amendments to subsection 2(3), and subsequently aligning the other provisions under section 2, is to ensure clarity and certainty about these restrictions for local authorities, waterway users and enforcement officers, avoiding potential misinterpretations of the rules in place, which 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 Regulations will 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 will help ensure a consistent, easily understood process for preparing and submitting vessel operation restriction applications.

Description

VORR modernization

The Regulations will repeal the eight schedules to the VORR, which set out applicable vessel operation restrictions on local waterways. The schedules will be available in TC's TP 15587E, which will be incorporated by reference on an ambulatory basis in the VORR. This ambulatory incorporation by reference of the schedules will 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 will facilitate the timely enactment and implementation of new restrictions on local waterways 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 will be followed, including ensuring that the schedules are free and accessible in both official languages to all members of the public.

TP 15587E will be available on TC's [Office of Boating Safety web page](#). It will be distributed widely to stakeholders via

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 restrictions nouvelles ou modifiées sur les voies navigables locales.

Corrections administratives

Les modifications apportées au paragraphe 2(3), et l'harmonisation subséquente des autres dispositions de l'article 2, visent à assurer la clarté et la certitude de ces restrictions pour les administrations locales, les usagers de la voie navigable et les agents de l'autorité, en évitant toute interprétation erronée des règles en vigueur, ce qui pourrait entraîner des cas de non-conformité.

La révision de l'article 4 du RRVUB a pour objectif 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 apportera 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; ces détails sont clairement exposés dans le Guide existant. Cette approche permettra 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 abrogera les huit annexes du RRVUB, qui énoncent les restrictions visant l'utilisation des bâtiments sur les voies navigables locales. Les annexes seront désormais intégrées dans le TP 15587F de TC, qui sera incorporé par renvoi dans le RRVUB avec modifications successives. Cette incorporation des annexes par renvoi avec modifications successives permettra 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 facilitera l'adoption et la mise en œuvre en temps opportun de nouvelles restrictions sur les voies navigables locales 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 seront 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 sera disponible sur la [page Web du Bureau de la sécurité nautique](#) de TC. Il sera largement diffusé

TC's existing stakeholder distribution lists and through collaboration with key partners (e.g. boating associations, including those representing manufacturers). TP 15587E will be amended regularly, based on the timing and number of applications received, to facilitate the addition and removal of bodies of water from the Schedules to which restrictions apply, and/or to make administrative corrections. At least once a year, TP 15587E will be amended prior to the upcoming boating season (i.e. by March at the latest) and will include new restrictions requested in applications that meet all requirements received by November 15 of the previous year. Additional amendments to TP 15587E may take place, as required, based on requests received by local authorities. As is currently done, local authorities will continue to follow the same process 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 or 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 since the introduction of the restriction being used as a reference point). Local authorities, waterway users and marine stakeholders will be informed by TC every time TP 15587E is amended, and will be provided with a hyperlink to an updated version of TP 15587E. As is currently done, TC will 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, has been revised to ensure it elaborates on and clarifies the essential elements and steps of the application process, which represent the form and manner specified by the Minister of Transport. The revised Guide includes examples of expected information and emphasizes the importance of following each step in the process.

TC also developed an application form that will be provided to local authorities interested in submitting an application. This form will allow 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.

aux intervenants à l'aide des listes de distribution des intervenants dont dispose déjà TC et avec la collaboration des partenaires clés (par exemple les associations de plaisanciers, y compris celles représentant les fabricants). Le TP 15587F sera modifié régulièrement en fonction du calendrier et du nombre de demandes reçues, pour faciliter l'ajout et le retrait de plans d'eau des annexes auxquelles des restrictions s'appliquent et/ou pour apporter des corrections administratives. Au moins une fois par an, avant la saison de navigation à venir (au plus tard en mars), le TP 15587F sera modifié et inclura les nouvelles demandes de restriction qui répondent à toutes les exigences reçues au plus tard le 15 novembre de l'année précédente. Des modifications supplémentaires au TP 15587F pourraient avoir lieu, au besoin, en fonction des demandes reçues par les administrations locales. Selon les pratiques actuelles, les administrations locales continuent 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 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 intervenants 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 restriction visant l'utilisation des bâtiments, a été modifié de manière à préciser et à clarifier les étapes et les éléments essentiels du processus de demande, c'est-à-dire les modalités fixées par le ministre des Transports. Le Guide modifié comprend des exemples d'informations attendues et souligne l'importance de suivre chaque étape du processus.

TC a également élaboré un formulaire qui sera fourni aux administrations locales souhaitant soumettre une demande. Ce formulaire permettra aux administrations locales de fournir toutes les informations actuellement nécessaires pour évaluer une demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments, dans un document normalisé visant à améliorer la cohérence dans l'ensemble du pays et à faciliter la préparation et l'achèvement des demandes.

No additional demands have been added to the process through these revisions; on the contrary, some previous requirements, such as the preliminary assessment form and the mandatory implementation of alternative measures for one boating season, have been removed to streamline the process. The preliminary assessment's objective was to assess applicant eligibility, which can also be accomplished via initial discussions with officers from the Office of Boating Safety, making this administrative step redundant. Regarding alternative measures, an analysis of historical applications between 2009 and 2023 has demonstrated that the vast majority of local authorities attempt alternative measures before initiating the application process and, therefore, requiring the implementation of alternative measures as part of the application process is redundant and unnecessary, and often serves only to further delay the resolution of waterway issues through new restrictions. Furthermore, in every case where local authorities were directed to implement non-regulatory solutions one last time, the proponents came back to TC with a finalized application after confirming the ineffectiveness of attempted alternative measures a second time. Addressing waterway issues through alternative measures is included in the Guide as a necessary discussion point for local consultations that must take place as part of the application process prior to requesting a restriction, but is not a requirement any longer for implementation of a solution.

The overall objective of the updates to the Guide is to provide local authorities with comprehensive information to facilitate the completion of applications and remove unnecessary steps. The official application deadline has been changed from end of summer to mid-fall to allow time for local authorities to finalize their applications and reflect any relevant issues that may have occurred during the boating season. The new application process and later deadline for receiving restriction applications are expected to allow for a timelier review and approval of vessel operation restriction requests. Restriction requests submitted prior to the mid-fall application deadline would be implemented prior to the next boating season. TC will still accept applications during the year and address them on a case-by-case basis; however, TC will not guarantee implementation of restrictions prior to the next boating season if submitted after the mid-fall deadline. The current process for submitting a vessel operation restriction request is described in Table 1 below, alongside a description of what the new process will look like under the Regulations.

Aucune demande supplémentaire n'a été ajoutée au processus à la suite des révisions; au contraire, certaines des exigences précédentes (comme le formulaire d'évaluation préliminaire et l'établissement obligatoire de mesures alternatives pour une saison de navigation) ont été éliminées afin de simplifier le processus. L'évaluation préliminaire avait pour but de déterminer l'admissibilité du demandeur, ce qui peut aussi être fait au moyen de discussions initiales avec les agents du Bureau de la sécurité nautique. Cette étape administrative est donc redondante. Pour ce qui est des mesures de rechange, une analyse historique des demandes présentées entre 2009 et 2023 a démontré que la vaste majorité des administrations locales tentent de mettre en place des mesures non réglementaires avant d'entamer un processus de demande. Par conséquent, exiger la mise en place de mesures non réglementaires dans le cadre du processus de demande est redondant et inutile, et ne sert souvent qu'à retarder davantage la résolution des problèmes liés aux voies navigables en imposant de nouvelles restrictions. De plus, dans tous les cas où des administrations locales se sont vu demander de mettre en œuvre des mesures non réglementaires pour une dernière fois, les demandeurs ont présenté une nouvelle demande finalisée à TC après avoir confirmé une deuxième fois l'inefficacité des mesures non réglementaires. La résolution des problèmes liés aux voies navigables par des mesures non réglementaires figure dans le Guide comme un point de discussion nécessaire dans le cadre des consultations locales qui doivent avoir lieu avant toute demande de restriction, mais elle ne constitue plus une exigence pour la mise en œuvre d'une solution.

L'objectif général de la mise à jour du Guide est de fournir aux administrations locales des informations détaillées pour faciliter la finalisation des demandes et pour éliminer les étapes superflues. La date limite officielle de dépôt des demandes a été reportée de la fin de l'été à la mi-automne afin de laisser aux administrations locales le temps de finaliser leurs demandes et de tenir compte de tout problème pertinent qui aurait pu survenir pendant la saison nautique. Le nouveau processus de demande et le report de la date limite de réception des demandes de restriction devraient permettre un examen et une approbation plus rapides des demandes de restriction de navigation. Les demandes de restriction soumises avant la date limite de dépôt des demandes à la mi-automne seront mises en œuvre avant la prochaine saison de navigation. TC continuera d'accepter les demandes au cours de l'année et les traitera au cas par cas. Toutefois, TC ne garantira pas la mise en œuvre des restrictions avant la prochaine saison de navigation si les demandes sont soumises après la date limite de la mi-automne. Le processus actuel de soumission d'une demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments est décrit au tableau 1 ci-dessous et est accompagné d'une description du nouveau processus au titre du Règlement.

Table 1: New vessel operation restriction application process

Existing process in the VORR		New process in the Regulations	Changes in process
Section 4	Local Authorities' Guide		
To apply for a vessel operation restriction on their waterway, local authorities are required (as per section 4 of the VORR) to provide a report that includes (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.	In order for an application for a vessel operation restriction on their waterway to be approved, local authorities are providing TC with the following materials, as laid out in the Guide: A preliminary assessment form that includes (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; and (f) a confirmation that resources are available to manage the restriction. An application, in the format of their choice, that includes (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 (if required); (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 confirming their understanding of administrative and financial responsibilities; and (h) a communication, signage, and enforcement strategy.	To successfully apply for a vessel operation restriction on their waterway, Local authorities will need to provide the following, as laid out in the revised Guide: • An application which includes all the details and information required in the <i>Local Authorities' Guide</i>. This application will need to be completed using the new application form developed by TC, to provide local authorities with a standardized format to reduce confusion and burden in developing a successful application.	All changes to section 4 are administrative in nature and will not introduce any new requirements. Some steps needed for a successful vessel operation restriction application required in the existing process have been removed from the Guide. Namely, the completion of a preliminary assessment form and the testing of alternative, non-regulatory measures. Alternative measures must be discussed during public consultations and TC strongly encourages local authorities to test non-regulatory solutions, based on their particular circumstances; however, the Guide has been updated such that local authorities will no longer need to test alternative measures before they submit an application for new restrictions. The Guide has also been updated to clarify the existing process and requirements (e.g. simplified cost-benefit section that focuses on local/regional impacts with clear requirements of the information needing to be assessed). The Guide will 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 have been added as part of these revisions. The new application form is now the standard submission document to guide local authorities in the development of each section of their application, in a consistent, easily understood manner.

Tableau 1 : Nouveau processus de demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments

Processus actuel dans le RRVUB		Nouveau processus dans le Règlement	Changements au processus
Article 4	Guide des administrations locales		
Pour demander une restriction visant l'utilisation des bâtiments sur leur voie navigable, les administrations locales doivent (conformément à l'article 4 du RRVUB) fournir un rapport qui comprend : a) l'emplacement des eaux et la nature de la restriction proposée; b) des renseignements concernant les consultations publiques, y compris la description des groupes et des parties consultés; c) des détails sur la mise en œuvre de la restriction proposée et de son l'application; d) tout autre renseignement qui pourrait justifier une approche réglementaire.	Afin que leur demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments sur leur voie navigable soit approuvée, les administrations locales doivent fournir les documents suivants à TC, comme il est indiqué dans le Guide. Le formulaire d'évaluation préliminaire qui comprend : a) une description du plan d'eau; b) une description du problème; c) les solutions de remplacement actuelles ou passées mises en place pour résoudre le problème; d) un résumé des consultations tenues à ce jour; e) une liste des répercussions potentielles de la mise en place d'une restriction; f) une confirmation que des ressources sont disponibles pour gérer la restriction. Une demande, dans le format de leur choix, qui comprend : a) une liste détaillée de tous les éléments identifiés dans l'évaluation préliminaire; b) un résumé des consultations tenues tout au long du processus d'élaboration; c) une analyse coûts-avantages; d) une évaluation environnementale (si nécessaire); e) les résultats des mesures alternatives mises à l'essai pendant une saison de navigation; f) la confirmation que des restrictions sont nécessaires et une description de chacune d'entre elles; g) une résolution de la municipalité visant à adopter la restriction confirmant leur compréhension des responsabilités administratives et financières; h) une stratégie de communication, de signalisation et d'application de la loi.	Pour réussir leur demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments sur leur voie navigable, les administrations locales devront fournir ce qui suit, comme il est indiqué dans le Guide révisé : • Une demande qui comprend tous les détails et les renseignements précisés dans le <i>Guide des administrations locales</i>. Cette demande devra être préparée à l'aide du nouveau formulaire de demande élaboré par TC, qui donne aux administrations locales un format standardisé afin de réduire la confusion et d'alléger le fardeau en lien avec l'élaboration d'une demande.	Toutes les modifications apportées à l'article 4 sont de nature administrative et n'introduisent aucune nouvelle exigence. Certaines étapes nécessaires au succès d'une demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments et requises dans le processus précédent ont été supprimées du Guide. Par exemple, les exigences visant l'élaboration d'un formulaire d'évaluation préliminaire et la mise à l'essai de mesures alternatives, non-réglementaires. Des mesures alternatives doivent faire l'objet de discussions lors de consultations publiques; TC encourage fortement les administrations locales à mettre à l'essai des solutions non réglementaires en fonction de leurs circonstances; cependant, le Guide a été mis à jour de manière à ce que les administrations locales ne soient plus tenues de mettre à l'essai des mesures de rechange avant de soumettre une nouvelle demande de restriction. Le Guide a également été mis à jour pour clarifier les exigences et les processus existants (par exemple la section sur les coûts et avantages a été simplifiée afin de miser principalement sur les répercussions locales ou régionales et de fournir des exigences claires pour ce qui est de l'information à évaluer). Le Guide demeurera le principal document de référence pour expliquer les étapes et les éléments essentiels requis pour élaborer une demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments. Aucun nouvel élément n'a été ajouté dans le cadre des modifications. Le nouveau formulaire de demande est désormais un document de soumission standard pour guider les administrations locales dans l'élaboration de chaque section de leur demande, d'une manière cohérente et facile à comprendre.

The updates to the Guide remove two requirements of the process but do not change the essential elements described in the "Existing process in the VORR" columns above. By clarifying details within the Guide and creating an application form, these amendments are expected to

Les mises à jour du Guide viennent supprimer deux exigences relatives au processus, mais elles ne modifient pas les éléments essentiels décrits dans les colonnes « Processus actuel dans le RRVUB » ci-dessus. En précisant les détails du Guide et en créant un formulaire de demande,

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 already exist and will remain unchanged by the amendments. The preliminary assessment form requirement, viewed as unnecessary paperwork, has been removed from the process. This step was seen as an opportunity for TC to assess eligibility; however, this can be determined based on discussions between local authorities and officers from the regional Office of Boating Safety during their introductory presentation of the VORR. In addition, as local authorities and stakeholders are best placed to identify problems and determine solutions to their waterway issues, the requirement for alternative measures for one boating season has been removed, while still being strongly encouraged by TC. Alternative measures must be discussed as part of local consultations; however, the decision to advance directly with a restriction request will be a decision made by the local authority based on local circumstances and consultations with stakeholders. TC has completed updates to the Guide to support these clarifications. The application form provides a clear explanation of the type of information to be included in each section, whereas the Guide explains the steps of the process and offers advice on how to best complete a successful application.

While the revisions to the Guide support the preparation of comprehensive applications in collaboration with local stakeholders, it is important to note that the Regulations will not have any direct effect on new vessel operation restrictions proposed by local authorities. As is currently done, TC officials will 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 in summer 2023 to stop using section 16 of the VORR for designations and to move existing ones under the CSA 2001 authority. Moving forward, TC will use section 135 of the CSA 2001 as the mechanism to designate all new enforcement officers authorized to ensure compliance of the VORR. A list of eligible designations is posted on the Office of Boating Safety web page. To eliminate redundancies, the Regulations will repeal section 16 of the VORR, which contains a list of designations. These designations have been reissued and updated pursuant

ces modifications devraient clarifier et améliorer les étapes que doivent suivre les administrations locales et les informations qu'elles doivent fournir. Les exigences obligeant les administrations locales à soumettre des informations selon les modalités fixées par le ministre des Transports existent déjà et ne seront pas touchées par les modifications. L'exigence relative au formulaire d'évaluation préliminaire, considérée comme de la paperasse inutile, a été éliminée du processus. Cette étape était considérée comme une occasion pour TC d'évaluer l'admissibilité du demandeur. L'admissibilité peut cependant être déterminée au moyen de discussions entre les administrations locales et les agents du Bureau de la sécurité nautique régional lors de la présentation du RRVUB. De plus, étant donné que les administrations locales et les intervenants sont les mieux placés pour cerner les problèmes et trouver des solutions aux enjeux dans leurs voies navigables, l'exigence les obligeant à trouver des mesures alternatives pour une saison de navigation a été éliminée (bien que TC la leur recommande fortement). Les mesures alternatives devront être abordées dans le cadre des consultations locales. Toutefois, la décision de procéder directement à une demande de restriction sera prise par l'administration locale en fonction des circonstances locales et des consultations auprès des intervenants. TC a terminé de mettre à jour le Guide à l'appui de ces clarifications. Le formulaire de demande fournit une explication claire du type d'informations qu'il faut inclure dans chaque section, tandis que le Guide explique les étapes du processus et fournit des conseils sur la meilleure façon de réussir une demande.

Bien que la modification du Guide vienne appuyer la préparation de demandes détaillées en collaboration avec les intervenants locaux, il est important de noter que le Règlement n'aura aucun effet direct sur les nouvelles restrictions visant l'utilisation des bâtiments que proposent les administrations locales. Comme c'est le cas actuellement, les fonctionnaires de TC continueront 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 en vertu de l'article 135 de la LMMC 2001, TC a pris la décision, à l'été 2023, 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 utilisera l'article 135 de la LMMC 2001 pour désigner tous les nouveaux agents de l'autorité autorisés à assurer la conformité du RRVUB. Une liste des désignations admissibles est affichée sur la page Web du Bureau de la sécurité nautique. Afin d'éliminer les redondances, le Règlement abrogera l'article 16 du RRVUB, qui contient une liste des désignations. Ces

to the new authority in section 135 of the CSA 2001, and new designation certificates have been issued to local authorities. This change will have no practical effect for local authorities that were designated under the VORR (i.e. their designations will remain in effect). The Regulations will also repeal section 17 of the VORR, which outlines the powers of enforcement officers. Section 17 will no longer be needed, because there will be no more entities designated under the VORR requiring the enforcement powers listed under section 17: enforcement powers of officers designated under the CSA 2001 are derived from subsection 135(2). This change will align the Regulations with the approach taken for other regulations made pursuant to the CSA 2001.

Administrative corrections

Following analysis on the issue of stakeholders misinterpreting subsection 2(3) of the VORR (engine power limit), the subsection will be amended to avoid confusion and help ensure compliance with the restriction. In order to correct the potential misinterpretation of the subsection, the Regulations will 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. Likewise, the title in the related schedule will be 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 will be changed to avoid any similar confusion or misinterpretation.

Lastly, the Regulations will make several minor administrative changes to add references to the new TP 15587E, which will now contain the schedules of the VORR, and align these provisions to make their structures consistent for ease of reference by stakeholders. For example, each provision will now be structured so that all references to a “vessel driven by electrical propulsion” come before references to power-driven vessels. As the existing structure is not consistent, the Regulations will align all provisions with the changes recommended for subsections 2(3) and 2(4). Additionally, the word “shall” will 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” will be amended for clarity.

désignations ont été refaites et mises à jour conformément au nouveau pouvoir de l'article 135 de la LMMC 2001; de nouveaux certificats de désignation ont été délivrés aux administrations locales. Ce changement n'aura aucun effet pratique pour les administrations locales qui avaient été désignées en vertu du RRVUB (c'est-à-dire que leurs désignations resteront en vigueur). Le Règlement abrogera également l'article 17 du RRVUB, qui décrit les pouvoirs des agents de l'autorité. L'article 17 ne sera plus nécessaire, car aucune entité désignée en vertu du RRVUB n'exigera les pouvoirs d'exécution énumérés à l'article 17 : les pouvoirs d'exécution des agents de l'autorité désignés en vertu de la LMMC 2001 proviendront du paragraphe 135(2). Ces modifications alignent ainsi le Règlement sur l'approche adoptée pour d'autres règlements pris en vertu de la LMMC 2001.

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 sera modifié afin d'éviter toute confusion et d'aider à assurer la conformité à cette restriction. Afin de corriger l'interprétation erronée possible de ce paragraphe, le Règlement déplacera 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 de les faire suivre la mention des bâtiments à propulsion mécanique. Dans le même ordre d'idées, le titre de l'annexe connexe sera également mis à jour pour indiquer clairement que la restriction de limite de puissance de 7,5 kW énoncée au paragraphe 2(3) s'applique uniquement aux moteurs électriques et que tous les bâtiments à propulsion mécanique sont interdits dans les eaux énumérées à l'annexe 3. La structure du paragraphe 2(4) et son titre dans l'annexe seront modifiés afin d'éviter un malentendu ou une interprétation erronée similaires.

Enfin, le Règlement apportera plusieurs modifications administratives mineures pour ajouter des références au nouveau TP 15587F, qui contiendra désormais les annexes du RRVUB, et pour harmoniser ces dispositions et rendre leur structure cohérente afin d'en faciliter la consultation par les intervenants. Par exemple, chaque disposition sera désormais structurée de manière que toute référence aux « bâtiments à propulsion électrique » précède toute référence aux bâtiments à propulsion mécanique. Puisque la structure actuelle n'est pas cohérente, le Règlement harmonisera toutes les dispositions avec les modifications recommandées aux paragraphes 2(3) et 2(4). En outre, le mot « shall », dans la version anglaise du RRVUB, sera remplacé dans l'ensemble du RRVUB par le mot « must », qui est plus clair et moins ambigu pour exprimer une exigence ou une obligation. La définition de « propulsion mécanique » en anglais sera clarifiée.

These administrative corrections necessitate amendments to some of the short-form descriptions of the *Contraventions Regulations*. These amendments to the *Contraventions Regulations* are part of a separate regulatory proposal, as the *Contraventions Act* falls under the authority of the Minister of Justice.

Section 4 will 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 existing provision includes administrative requirements that do not align with the current process for applying for a vessel operation restriction. In addition, section 4 does not outline all the essential information required by the Minister of Transport to evaluate an application. Therefore, this section is outdated and inconsistent with the more detailed elements laid out for local authorities in the Guide. The language in section 4 will 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 will be repealed.

Regulatory development

During the spring 2023 Canadian Marine Advisory Council (CMAC) meeting, TC presented highlights of a proposal on modernizing the VORR to stakeholders. The discussion covered lengthy approval times and potential regulatory solutions. No questions were received. Stakeholders were informed that TC would continue work on improving the process. At the November 2023 CMAC meeting, TC shared proposed amendments to the VORR, aiming to streamline the process by repealing the schedules and incorporating them in a TC publication. Industry leaders expressed support for modernization but requested a greater role in local consultations undertaken by local authorities. Some stakeholders voiced concerns about the lack of citizen engagement and the potential for uncoordinated restrictions due to budget limitations of neighbouring local authorities.

TC provided similar written updates to over 800 Indigenous communities and organizations across Canada in 2023 and winter 2024 on VORR modernization. No comments were received.

On October 12, 2023, TC posted an online [Let's Talk Transportation](#) consultation with marine stakeholders, including Indigenous groups, about the proposed Regulations and related initiatives (e.g. ministerial order authority)

À la suite de ces corrections d'ordre administratif, des modifications doivent être apportées à certaines des descriptions abrégées dans le *Règlement sur les contraventions*. Ces modifications font partie d'un projet de règlement distinct, puisque la *Loi sur les contraventions* relève du ministère de la Justice.

L'article 4 sera modifié pour en 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. Pour résumer, la disposition actuelle comprend des exigences administratives qui ne sont pas conformes au processus actuel pour une demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments. De plus, l'article 4 ne donne pas une description de tous les renseignements essentiels exigés par le ministre des Transports pour évaluer une demande. Par conséquent, cet article est désuet et incompatible avec les éléments plus détaillés que fournit le Guide à l'intention des administrations locales. Le libellé de l'article 4 sera également modernisé par la suppression d'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. La définition d'autorité provinciale à l'article 1 sera donc abrogée.

Élaboration de la réglementation

Lors de la réunion du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) au printemps 2023, TC a présenté aux intervenants les faits saillants d'une proposition de modernisation du RRVUB. La discussion a touché aux longs délais d'approbation et aux solutions réglementaires possibles. Aucune question n'a été formulée. Les intervenants ont été informés que TC continuera de travailler sur l'amélioration du processus. À la réunion du CCMC de novembre 2023, TC a présenté les modifications proposées au RRVUB dans le but de simplifier le processus en abrogeant les annexes et en les incorporant à une publication de TC. Les chefs d'industrie ont exprimé leur appui à la modernisation, mais ont demandé de jouer un plus grand rôle dans le cadre des consultations locales menées par les administrations locales. Certains intervenants ont soulevé des préoccupations concernant le manque de participation des citoyens et le risque que les restrictions ne soient pas coordonnées en raison des limitations budgétaires des administrations locales voisines.

TC a fourni des mises à jour écrites similaires à plus de 800 organisations et collectivités autochtones partout au Canada, en 2023 et à l'hiver 2024, concernant la modernisation du RRVUB. Aucun commentaire n'a été formulé.

Le 12 octobre 2023, TC a publié une consultation en ligne [Parlons transport](#) avec les intervenants du secteur maritime, y compris les groupes autochtones, portant sur le projet de règlement et sur des initiatives connexes (par

for a 60-day comment period. The online consultation consisted of a policy paper on TC's proposed approach and a survey seeking specific feedback from stakeholders. 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 allows 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. TC received 2 052 comments. Results of the consultation are available in a [What we Heard report](#). Feedback was generally supportive of the proposal but emphasized the need for thorough consultations when local authorities propose new restrictions. The previous framework allowed prepublication consultation through the Governor in Council process, which the new approach removes. Stakeholders emphasized the importance of early and continuous engagement with all waterway users to prevent surprises or undue influence by special interest groups. Survey results indicated that stakeholders supported promptly addressing local waterway issues but maintaining TC's oversight on new restriction requests. Some concerns were noted about the ability of some local authorities to handle waterway issues. Stakeholders would like to see clear and consistent requirements for restriction applications, including requirements that local authorities conduct a comprehensive analysis of issues, solutions and potential impacts.

For more detailed information on these consultations, please see the summary provided in the [Regulatory Impact Analysis Statement](#) published on September 14, 2024, when the Regulations were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I.

CMAC 2024 — Mid-consultation period of the prepublication in the Canada Gazette, Part I

In mid-November 2024, TC provided a status report on the Regulations during the Standing Committee on Recreational Boating at the national meeting of the CMAC. TC confirmed for stakeholders that the proposal (which had recently been prepublished in the *Canada Gazette* and

exemple le pouvoir ministériel permettant de prendre des arrêtés) pour une période de commentaires de 60 jours. La consultation en ligne consistait en un document politique sur l'approche proposée par TC et un sondage demandant une rétroaction spécifique de la part des intervenants. 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 permet au ministre des Transports de suspendre ou de 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. TC a reçu 2 052 commentaires. Les résultats de la consultation sont disponibles dans le [rapport Ce que nous avons entendu](#). Dans l'ensemble, les commentaires reçus supportaient la proposition, mais soulignaient la nécessité de mener des consultations approfondies lorsque les administrations locales proposent de nouvelles restrictions. Le cadre précédent permettait une consultation préalable par l'intermédiaire du processus du gouverneur en conseil, ce que la nouvelle approche supprime. Les intervenants ont souligné l'importance de mobiliser tous les utilisateurs des voies navigables très tôt et de manière continue tout au long du processus afin d'éviter les surprises ou l'influence induite de groupes d'intérêts particuliers. Les résultats du sondage ont indiqué que les intervenants étaient favorables à un traitement rapide des enjeux relatifs aux voies navigables locales, tout en maintenant la surveillance de TC sur les nouvelles demandes de restriction. Certaines préoccupations ont été soulevées quant à la capacité de certaines administrations locales à traiter les enjeux relatifs aux voies navigables. Les intervenants souhaiteraient que les demandes de restriction soient soumises à des exigences claires et cohérentes, notamment l'obligation pour les administrations locales de procéder à une analyse exhaustive des problèmes, des solutions et des répercussions potentielles.

Pour obtenir des informations plus détaillées sur ces consultations, veuillez consulter le résumé figurant dans le [résumé de l'étude d'impact de la réglementation](#), fourni le 14 septembre 2024 dans la publication préalable du Règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

CCMC 2024 — Période de mi-consultation suite à la publication préalable dans la Partie I de la Gazette du Canada

À la mi-novembre 2024, TC a fourni un rapport d'étape concernant le Règlement lors de la réunion du Comité permanent sur la navigation de plaisance, à la réunion nationale du CCMC. TC a également confirmé auprès des intervenants que la proposition (qui avait récemment

was open for comments at that time) will move the schedules of the VORR (where all local restrictions are identified) to a Transport Publication that will be incorporated by reference. The Transport Publication can be amended directly by the Minister of Transport rather than requiring a Governor in Council regulatory process, allowing the Minister to add new bodies of water to the restrictions, and facilitating the timely implementation of new restrictions on local waterways. TC also reiterated that consequential amendments to the short form text of the *Contraventions Regulations*, currently part of a separate process being developed in collaboration with the Department of Justice, are required to align with the administrative corrections made to the provisions under Section 2 of the VORR.

The presentation at CMAC ended with a short summary of comments received to that point in the *Canada Gazette*, Part I, comment period. The majority of commenters at the CMAC meeting supported the proposed changes that would reduce the time required for approving new or amended restrictions. Smaller municipalities expressed appreciation for revisions to the *Local Authorities' Guide* that would reduce the burden associated with the application process. Commenters stressed the importance of maintaining a robust application process that maintains the consultation requirements and evidence-based analysis. Advocacy associations for recreational boating and manufacturers' representatives present at the meeting expressed their desire to be more engaged with local authorities and help identify possible solutions to resolve waterway issues in advance of seeking new restrictions.

Prepublication in the Canada Gazette, Part I

The Regulations were prepublished in the *Canada Gazette*, Part I, on September 14, 2024, with a 75-day comment period ending on November 28, 2024. During this period, TC received 94 comments from 33 commenters representing various stakeholder groups, including members of the public, boating advocates, lake and river associations, Indigenous representatives, environmental organizations, and industry associations. The majority of comments expressed support for the regulatory changes, particularly the emphasis on modernizing and streamlining the VORR. However, some commenters expressed opposition to having the Government of Canada involved in regulating navigation. All comments received through the Online Regulatory Consultation System were posted on the *Canada Gazette* website on December 24, 2024.

fait l'objet d'une publication préalable dans la *Gazette du Canada* et pour laquelle la période de commentaires était ouverte) viendrait déplacer les annexes du RRVUB (où sont énumérées toutes les restrictions locales) vers une publication de Transports qui sera incorporée par renvoi. Le ministre des Transports peut modifier la publication de Transports directement au lieu d'avoir à suivre le processus réglementaire du gouverneur en conseil, ce qui permettra au ministre d'ajouter de nouveaux plans d'eau aux restrictions et favorisera la mise en œuvre rapide de nouvelles restrictions dans les voies navigables locales. TC a aussi réitéré que des modifications corrélatives devront être apportées aux descriptions abrégées du *Règlement sur les contraventions* (actuellement un processus distinct élaboré en collaboration avec le ministère de la Justice); ces modifications correspondront aux corrections d'ordre administratif apportées à l'article 2 du RRVUB.

La présentation au CCMC s'est conclue avec un bref résumé des commentaires reçus à date lors de la période de commentaires dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. La majorité des commentateurs à la réunion du CCMC ont appuyé les modifications proposées qui viendraient réduire la durée de temps requise pour approuver des restrictions nouvelles ou modifiées. Les petites municipalités se sont dites reconnaissantes des modifications au *Guide des administrations locales* puisqu'elles viennent alléger le fardeau associé au processus de demande. Les commentateurs ont insisté sur l'importance de maintenir un processus de demande robuste qui conserve les exigences de consultation et l'analyse axée sur les preuves. Les associations de défense des droits de plaisanciers et les représentants de constructeurs présents à la réunion ont exprimé leur désir d'accroître leur collaboration avec les administrations locales et de les aider à trouver des solutions afin de régler les enjeux dans les voies navigables avant de demander de nouvelles restrictions.

Publication préalable dans la Partie I de la Gazette du Canada

Le Règlement a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 14 septembre 2024, avec une période de commentaires de 75 jours qui prenait fin le 28 novembre 2024. Pendant cette période, TC a reçu 94 commentaires de 33 commentateurs représentant divers groupes d'intervenants, y compris des membres du public, des porte-parole de plaisanciers, des associations de lacs et de rivières, des représentants autochtones, des organisations environnementales et des associations de l'industrie. La majorité des commentaires étaient en faveur des modifications réglementaires, surtout en ce qui a trait à la modernisation et à la simplification du RRVUB. Cependant, certains commentateurs s'opposaient à ce que le gouvernement du Canada soit impliqué dans la réglementation de la navigation. Tous les commentaires reçus via le système de consultation réglementaire en ligne ont été publiés sur le site Web de la *Gazette du Canada* le 24 décembre 2024.

The comments focused on several aspects of the VORR modernization, including the incorporation by reference of the VORR schedules, the application process for new restrictions, and the importance of local authorities consulting stakeholders before new restrictions are implemented.

Implementing vessel operation restrictions

A total of 24 comments were received about the implementation of vessel operation restrictions on local waterways.

Twelve commenters expressed support for the incorporation by reference of the VORR schedules, as this approach is expected to reduce delays associated with the implementation of new restrictions.

However, four commenters believed that TC should not further regulate waterway issues, as there are currently sufficient rules in place. These commenters argued that the majority of boaters manage issues among themselves but suggested that what is needed is more enforcement resources to apply current rules for a minority of non-compliant boaters.

One commenter suggested that streamlining the application process is insufficient to make it accessible to all types of local governments and advocated for a more simplified process for municipalities with limited resources, to apply for restrictions by removing some requirements such as cost-benefit analysis. The commenter also proposed allowing provinces and territories to introduce province-wide restrictions, eliminating the need for individual municipalities to apply separately for restrictions in relation to common issues. Similarly, two commenters were supportive of an easier administrative process generally for smaller lakes and rivers, which could see restrictions applied regionally.

Some commenters provided suggestions on universal vessel operation restrictions. Two associations recommended implementing universal restrictions based on waterway characteristics and conditions for activities like wake surfing. They suggested that TC should research and assess these approaches on a larger scale, including for all water-sports activities. They noted that similar restrictions have been implemented by different states in the United States, which could be used as a model to find simpler solutions for waterway issues across Canada. One of the associations, which represented several regional organizations, requested a simpler process for amending existing restrictions, which would avoid the need for a full application.

Les commentaires ont principalement porté sur plusieurs aspects de la modernisation du RRVUB, notamment l'incorporation par renvoi des annexes du RRVUB, le processus de demande de nouvelles restrictions, et l'importance de consulter les intervenants avant la mise en œuvre de nouvelles restrictions.

Mise en œuvre de restrictions visant l'utilisation de bâtiments

Au total, 24 commentaires ont été reçus concernant la mise en œuvre de restrictions visant l'utilisation de bâtiments dans les voies navigables locales.

Douze commentaires supportaient l'incorporation par renvoi des annexes du RRVUB, puisque cette approche devrait réduire les délais associés à la mise en œuvre de nouvelles restrictions.

Cependant, quatre commentateurs étaient d'avis que TC ne devrait pas réglementer davantage les enjeux reliés aux voies navigables, puisqu'il y a actuellement suffisamment de règles en place. Ces commentaires faisaient valoir que la majorité des plaisanciers gèrent les problèmes entre eux, mais ont suggéré que ce qu'il faudrait, c'est davantage de ressources pour faire respecter les règles actuelles par une minorité de plaisanciers non conformes.

Un des commentateurs a laissé entendre que la modernisation du processus de demande n'était pas suffisante pour le rendre accessible à tous les types de gouvernements locaux et a préconisé un processus simplifié pour les municipalités disposant de ressources limitées, afin que celles-ci puissent présenter des demandes de restriction, par exemple en supprimant certaines exigences telles que l'analyse coûts-avantages. Ce commentateur a également proposé de permettre aux provinces et aux territoires d'introduire des restrictions à l'échelle de la province ou du territoire, éliminant ainsi la nécessité pour chaque municipalité de présenter des demandes séparées pour des enjeux communs. Dans le même ordre d'idée, deux commentateurs supportaient l'adoption d'un processus administratif simplifié, généralement pour les lacs et les rivières de petites tailles, ce qui pourrait entraîner l'application de restrictions à l'échelle régionale.

Certains commentateurs ont formulé des suggestions sur les restrictions universelles visant l'utilisation de bâtiments. Deux associations ont recommandé la mise en œuvre de restrictions universelles en fonction des caractéristiques de la voie navigable et des conditions pour les activités comme le surf sur sillage. Elles ont proposé à TC d'effectuer des recherches et d'évaluer ces approches à plus grande échelle, y compris pour tous les sports nautiques. Elles mentionnent que des restrictions similaires ont été appliquées par divers États aux États-Unis, qui pourraient servir de modèle afin de trouver des solutions plus simples aux enjeux liés aux voies navigables à travers le Canada. Une des associations (qui représente plusieurs

Another organization recommended that TC consider the characteristics and context of lakes when assessing restriction applications. In their view, Canada's waterways vary greatly, with some lakes having commercial activities while others are small, isolated, and lack public access, but the current application requirements for new restrictions apply uniformly for all local administrations. The organization suggested, for example, that an economic analysis should not be required if a local authority can demonstrate, based on recognized standards, that a water body cannot support certain practices, like wake surfing.

Another commenter suggested looking at New Zealand's model for recreational boating management, where "Control Authorities" enforce regulations instead of individual municipalities. In this model, yacht clubs, private entities, and local organizations manage and enforce restrictions with administrative powers, including appointing enforcement officers, reserving areas for special events, licensing, and setting fees for docking, moorings, and boat launching. The commenter suggested that adopting such a model could lead to a more direct participation by conservation and environmental organizations with the potential to enhance responses to environmental issues and enforcement of restrictions. Additional information was not provided by the stakeholder regarding the effectiveness of this approach.

Under the CSA 2001, regulating navigation remains the authority of the federal government to be accomplished in collaboration with local authorities who are responsible, under the VORR, to provide evidence of their waterway issues.

Regarding making the application process simpler, TC understands the concerns of some local authorities who find the process to be cumbersome. However, it is important to keep in mind that whether it is to implement a new restriction or amend an existing one, the application process is designed to ensure that restrictions are developed and implemented in a predictable, transparent, and consistent manner that balances safety, environmental, and public interest considerations.

organisations régionales) a demandé un processus simplifié pour modifier les restrictions existantes, ce qui éliminerait la nécessité de faire une demande complète.

Une autre organisation a recommandé à TC de tenir compte des caractéristiques et du contexte des lacs dans son évaluation des demandes de restriction. Selon elle, les voies navigables du Canada varient beaucoup; des activités commerciales sont menées dans certains lacs alors que d'autres lacs sont petits, isolés et sans accès public. Cependant, les exigences actuelles en matière de demande de restrictions s'appliquent de façon uniforme dans toutes les administrations locales. L'organisation a laissé entendre que, par exemple, une analyse économique ne devrait pas être nécessaire si l'administration locale peut prouver, en se fondant sur des normes reconnues, que certaines activités (comme le surf sur sillage) ne peuvent être effectuées dans le plan d'eau.

Un autre commentateur a proposé à TC de consulter le modèle de la Nouvelle-Zélande pour la gestion de la navigation de plaisance où les responsables du contrôle (« Control Authorities ») appliquent la réglementation plutôt que les municipalités individuelles. Selon ce modèle, les clubs de yacht, les entités privées et les organisations locales gèrent et appliquent les restrictions conjointement avec les pouvoirs administratifs (y compris la nomination d'agents de l'autorité, la réservation de zones pour des événements spéciaux, la délivrance de brevets, l'établissement de frais pour l'accostage, l'ancrage, et la mise à l'eau de bateaux. Le commentateur a suggéré que l'adoption d'un tel modèle pourrait conduire à une participation plus directe des organisations de conservation de l'environnement, ce qui pourrait améliorer les réponses aux enjeux environnementaux et l'application des restrictions. Aucune information additionnelle n'a été fournie par l'intervenant en ce qui a trait à l'efficacité de cette mesure.

En vertu de la LMMC 2001, la réglementation de la navigation demeure une responsabilité du gouvernement fédéral dont il faut s'acquitter en collaboration avec les administrations locales, qui, aux termes du RRVUB, sont responsables de fournir des preuves de leurs enjeux dans les voies navigables.

Pour ce qui est de la simplification du processus de demande, TC reconnaît que certaines administrations locales ont des préoccupations quant à la lourdeur du processus. Toutefois, il est important de garder en tête que, peu importe si c'est pour modifier une restriction existante ou pour en demander une nouvelle, le processus de demande est conçu pour garantir que les restrictions sont élaborées et mises en œuvre de manière prévisible, transparente et cohérente, en tenant compte des considérations liées à la sécurité, à l'environnement et à l'intérêt du public.

Regarding smaller, remote waterways, even though the application process is the same, the effort required to complete some sections of the application may be less burdensome. For example, if no commercial activities exist in the vicinity of a small lake with mostly private properties, the cost-benefit analysis would be easier to complete.

Finally, the use of universal restrictions as a means to respond to common problems experienced on multiple waterways needs to be further assessed. A one-size-fits-all restriction could be hard to apply on the vast array of lakes and rivers in Canada. Currently, the use of universal restrictions can be found under section 7 of the VORR and is applied in six provinces, as requested by those jurisdictions.

No changes were made to the Regulations in response to the comments received about the process for implementing new restrictions.

Vessel operation restriction application process

A total of 20 comments were received from individuals and associations in relation to the proposed changes to the application process. Four commenters supported the changes to the Guide, emphasizing that local authorities are better positioned to understand and address community-specific waterway issues and require an intuitive process to ensure quick response to local waterway issues. Twelve commenters also appreciated the proposed changes to the approval process for new restrictions, which would allow faster implementation of restrictions. Six other commenters also supported the proposed changes, but wanted to see even more streamlining of the requirements to complete an application, such as removing the need for an economic impact analysis.

Five commenters raised concerns about the potential for abuse of the application process. These stakeholders worried that some local authorities might disproportionately represent specific groups, such as waterfront property owners, over the broader public or fail to engage with all impacted stakeholders during the consultation process. One of these commenters suggested that TC should provide additional oversight to ensure that local authorities follow the application guidelines thoroughly and consistently. Another commenter, an organization, expressed concerns that, if the application guidelines are not well understood and/or consistently followed, inadequate consultations may be undertaken.

Pour ce qui est des voies navigables petites et éloignées, même si le processus pour faire une demande demeure le même, certaines sections de la demande pourraient représenter un fardeau moins lourd. Par exemple, si aucune activité commerciale n'est menée à proximité d'un petit lac entouré de propriétés privées, il sera plus facile de mener l'analyse coûts-avantages.

Au final, l'utilisation de restrictions universelles comme moyen de régler les problèmes communs dans de multiples voies navigables pourrait faire l'objet d'une évaluation plus poussée. Une restriction uniformisée serait difficile à appliquer étant donné la foule de lacs et de rivières au Canada. À l'heure actuelle, les restrictions universelles sont mentionnées à l'article 7 du RRVUB et sont appliquées dans six provinces, à la demande de ces compétences.

Aucune modification n'a été apportée au Règlement à la suite des commentaires reçus au sujet du processus de mise en œuvre des nouvelles restrictions.

Restrictions visant l'utilisation des bâtiments — Processus de demande

Un total de 20 commentaires ont été reçus de la part de personnes et d'associations en lien avec les changements proposés au processus de demande. Quatre commentateurs appuyaient les changements proposés au Guide, soulignant le fait que les administrations locales sont les mieux placées pour comprendre et traiter les enjeux liés aux voies navigables spécifiques à leur communauté et qu'elles ont besoin d'un processus intuitif pour garantir une réponse rapide aux problèmes locaux liés aux voies navigables. Douze commentateurs reconnaissaient aussi que les modifications proposées au processus d'approbation visant de nouvelles restrictions viendraient accélérer la mise en œuvre des restrictions. Six autres commentateurs étaient aussi en faveur des modifications proposées, mais désiraient que les exigences relatives à l'élaboration d'une demande soient simplifiées davantage, notamment en éliminant l'obligation de mener une analyse de l'incidence économique.

Cinq commentateurs ont exprimé des préoccupations quant au risque d'abus dans le processus de demande. Ces intervenants s'inquiétaient du fait que certaines administrations locales pourraient représenter certains groupes précis de manière disproportionnée (par exemple les propriétaires riverains) comparativement au grand public ou encore qu'elles pourraient ne pas consulter tous les intervenants concernés lors du processus de consultation. L'un des commentateurs a suggéré que TC assure une supervision additionnelle pour veiller à ce que les administrations locales respectent les directives en matière d'élaboration de demandes, et ce, de manière rigoureuse et cohérente. Un autre commentateur (une organisation) a exprimé ses préoccupations quant au fait que, si les lignes directrices relatives au processus de demande de restrictions ne sont

One commenter felt that the September 15 annual VORR deadline for the submission of applications is restrictive, particularly for Indigenous nations who may be hunting, trapping, or having outdoor gatherings in the summer. The commenter felt that the fall application date complicates securing band council resolutions, signatures, final consultations, and other elements needed to finalize an application. Therefore, the commenter recommended that TC accept applications all year long rather than set an annual deadline.

One commenter raised concerns about the operational challenges of implementing restrictions, including the time and the resources required to develop the application and administer the restriction once approved, including for enforcement. The commenter requested that TC consider providing funding for local authorities. Another commenter raised similar issues in relation to Indigenous governing bodies, noting capacity constraints, such as limited staff, funding, and expertise, and recommended TC provide funding.

Finally, one commenter noted that the preliminary assessment form is difficult to use. For example, the stakeholder argued that, due to word limits, it is hard to convey important nuances and complex issues on the preliminary assessment form. The commenter recommended updating the form to allow more space to provide descriptions. One organization suggested removing the preliminary assessment form to focus on early consultations.

TC, which will have the final say on moving applications forward for ministerial approval, will ensure that all proposals meet established criteria and reflect a balanced consideration of impacted stakeholder interests before they are recommended for approval. TC will continue to work with local authorities to ensure that the application process is followed in a consistent and predictable manner. The Guide has been updated to clearly outline the required steps in the process, and to emphasize the importance of conducting meaningful consultations at several stages in the process. Also, a new, streamlined, more user-friendly application form has been developed.

In response to concerns raised about the September 15 application deadline, TC has extended the application deadline in the Guide to November 15. It should be noted that this deadline is not the only date on which TC will accept applications. Local authorities will have the

pas bien comprises ou suivies de manière cohérente, des consultations inadéquates pourraient être entreprises.

Un commentateur était d'avis que l'échéance annuelle du 15 septembre dans le RRVUB pour soumettre des demandes était restrictive, surtout pour les Autochtones qui pourraient être occupés à chasser, à piéger, ou à tenir des rassemblements extérieurs, l'été. Le commentateur estimait que la date de demande d'automne venait compliquer l'étape qui consiste à obtenir une résolution du Conseil de bande, à demander des signatures, à mener des consultations et tout autre élément essentiel à la finalisation d'une demande. Par conséquent, le commentateur a recommandé que TC accepte les demandes tout au long de l'année plutôt que d'imposer une échéance annuelle.

Un commentateur a soulevé des préoccupations concernant les défis opérationnels que représente la mise en œuvre de restrictions, y compris le temps et les ressources nécessaires pour faire une demande et adopter la restriction approuvée, et l'application de la loi. Le commentateur a demandé à TC de considérer la possibilité de financer les administrations locales. Un autre commentateur a soulevé des points similaires en ce qui a trait aux corps dirigeants autochtones, notant les contraintes en matière de capacités, telles que le manque de personnel, de financement et d'expertise, recommandant à TC de fournir un financement.

Finalement, un commentateur a noté que le formulaire d'évaluation préliminaire est difficile à utiliser. L'intervenant a fait valoir, par exemple, qu'en raison de la limite de mots, il est difficile de communiquer d'importantes nuances et de décrire les enjeux complexes dans les eaux navigables. Le commentateur a recommandé de mettre à jour le formulaire de manière à prévoir plus de place pour les descriptions. Une organisation a proposé d'éliminer le formulaire d'évaluation préliminaire afin de miser principalement sur les consultations préliminaires.

TC, qui prendra la décision finale en ce qui a trait à la soumission de demandes pour approbation ministérielle, veillera à ce que toutes les demandes respectent les critères établis et qu'elles reflètent une étude équilibrée des intérêts des intervenants concernés avant de les recommander aux fins d'approbation. TC continuera de collaborer avec les administrations locales pour s'assurer que le processus de demandes est suivi de manière cohérente et prévisible. Le Guide a été mis à jour afin d'y définir clairement les étapes requises du processus et de mettre l'accent sur l'importance de mener des consultations significatives à plusieurs stades du processus. De plus, un nouveau formulaire de demande simplifié et facile à utiliser a été créé.

En réponse aux préoccupations soulevées à propos de la date limite de dépôt des demandes fixée au 15 septembre, TC a reporté l'échéance indiquée dans le Guide au 15 novembre. Il est important de souligner que cette échéance ne doit pas être considérée comme étant la seule

opportunity to submit applications throughout the year; however, if the intent is to have a new restriction in place for the next boating season, TC will require receipt of the application by November 15 in order to have sufficient time to process the application.

Finally, TC is aware of the challenges some local authorities face with finding resources to develop vessel operation restriction applications and administer restrictions on their local waterways. Unfortunately, at this time, TC does not have a funding program to support the development of vessel operation restrictions.

No changes were made to the Regulations in response to the comments received about the role of local authorities and the application process. However, as noted above, TC agreed to extend the application deadline in the Guide from September 15 to November 15.

Consultations for vessel operation restriction applications

A total of 13 comments were received about the public consultation and notification processes when local authorities apply for new restrictions.

One commenter expressed the need for greater outreach efforts by local authorities during consultations to ensure more interested individuals or groups can participate meaningfully in the process. Another commenter highlighted concerns about local authorities' consultation practices, noting the potential for disproportionate representation of specific groups (e.g. environmental protection organizations and land developers) over the broader community, waterway users, lake associations, and local businesses. The commenter wanted to see clear guidance for local authorities to ensure inclusivity and transparency in their consultation processes.

One commenter also felt that the application process should not be simplified, particularly when consultations are concerned. The consultation process should be tailored to local circumstances and take as much time as needed for stakeholders to agree.

One organization representing boating associations across Canada expressed support for streamlining the

date où TC accepte des demandes. Les administrations locales peuvent soumettre des demandes tout au long de l'année; cependant, si l'intention est de mettre en place une nouvelle restriction pour la prochaine saison de navigation, TC exigera que la demande soit reçue au plus tard le 15 novembre afin de disposer de suffisamment de temps pour la traiter.

Au final, TC reconnaît que certaines administrations locales sont confrontées à des défis sur le plan de la recherche de ressources afin de faire des demandes de restriction visant l'utilisation de bâtiments et d'administrer ces restrictions dans leurs eaux navigables. Malheureusement, à l'heure actuelle, TC ne dispose pas d'un programme de financement permettant d'appuyer l'élaboration de restrictions visant l'utilisation de bâtiments.

Aucune modification n'a été apportée au Règlement à la suite des commentaires reçus au sujet du rôle des administrations locales et du processus de demande. Toutefois, comme cela est indiqué ci-dessus, TC a accepté de repousser la date limite indiquée dans le Guide pour le dépôt des demandes, qui est passée du 15 septembre au 15 novembre.

Consultations sur les demandes de restriction visant l'utilisation de bâtiments

Un total de 13 commentaires ont été reçus concernant les processus de consultation publique et de notification lorsque les administrations locales soumettent des demandes de nouvelles restrictions.

Un commentateur a exprimé le besoin d'accroître les efforts de sensibilisation de la part des administrations locales lors des consultations pour veiller à ce qu'un plus grand nombre de personnes ou de groupes puissent participer au processus de manière concrète. Un autre commentateur a souligné des préoccupations concernant les pratiques de consultation des administrations locales et a mentionné le risque d'une représentation disproportionnée de certains groupes (par exemple les organisations de conservation de l'environnement et les promoteurs immobiliers) par rapport à la communauté au sens large, aux utilisateurs des voies navigables, aux associations de lacs et aux entreprises locales. Le commentateur désirait que des directives claires soient fournies aux administrations locales afin d'assurer l'inclusivité et la transparence de leurs processus de consultation.

Un commentateur était d'avis que le processus de demande ne devrait pas être simplifié, particulièrement en ce qui concerne les consultations. Le processus de consultation devrait être adapté aux circonstances locales et prendre tout le temps nécessaire afin d'obtenir l'accord des intervenants.

Une organisation représentant les associations de plaisanciers à l'échelle du Canada a exprimé son soutien aux

application process without removing the importance of consultations. The organization also expressed support for TC maintaining its oversight role through a thorough review process.

A lake association believes consultations should be conducted locally with participation from all concerned stakeholders. The representative felt that local authorities were best suited to determine the consultation time frame, and that there should not be a one-size-fits-all approach to consultation due to the diversity of waterways and communities across the country.

Two commenters emphasized the need for additional resources to support Indigenous participation in consultations, noting capacity constraints that may hinder meaningful engagement.

Two commenters raised concerns about removing national consultations, such as prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, on restriction applications. They emphasized that restriction applications concern local waterways with local issues, and that local authorities are required to hold open and transparent consultations through a regional lens to ensure that all impacted stakeholders, not just local residents, have the opportunity to participate in the process, something they felt was not always done correctly. They felt that prepublication was an effective way to ensure that all affected stakeholders are afforded an opportunity to comment on new restrictions before they are made.

One commenter raised concerns about the validity period for local consultations. The commenter noted that engaging with multiple partners in working groups and through public consultations may span several years. It was recommended to TC that, as long as local authorities maintain consultation efforts (every 6 to 12 months), previous consultations should remain valid for several years.

An organization representing boating associations across Canada emphasized the need for mandatory consultations with all waterway users and impacted stakeholders before proposing restrictions, which should be a last resort. The stakeholder proposed including provincial boating organizations in a standardized, accessible, and inclusive consultation process, but did not provide further details on what this type of process would look like. The stakeholder felt that TC should provide local authorities with funding for meaningful engagement, to support professional

changements proposés visant à simplifier le processus de demande sans pour autant éliminer l'importance des consultations. L'organisation a également exprimé son accord avec l'idée que TC conserve son rôle de supervision dans le cadre d'un processus d'examen approfondi.

Une association de lac estime que les consultations devraient être menées à l'échelle locale, avec la participation de tous les intervenants concernés. Le représentant estimait que les administrations locales sont les mieux placées pour déterminer l'échéance de la consultation et qu'il n'existe pas d'approche uniformisée en matière de consultation, étant donné la diversité des voies navigables et des collectivités partout au pays.

Deux commentateurs ont insisté sur la nécessité de fournir des ressources additionnelles pour favoriser la participation des Autochtones aux consultations; ils ont mentionné les limites de capacité qui pourraient freiner leur participation de façon concrète.

Deux commentateurs ont soulevé des préoccupations concernant l'élimination des consultations à l'échelle nationale (par exemple la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*) sur les demandes de restriction. Ils ont insisté sur le fait que les demandes de restriction visent des voies navigables locales où il y a des enjeux locaux et que les administrations locales doivent mener des consultations ouvertes et transparentes selon une optique régionale. Ainsi, non seulement les résidents, mais aussi tous les intervenants concernés auront l'occasion de participer au processus, ce qui, à leur avis, n'était pas toujours fait correctement. Ils ont estimé que la publication préalable était un moyen efficace de garantir que tous les intervenants concernés ont la possibilité de commenter les nouvelles restrictions avant qu'elles ne soient adoptées.

Un commentateur a soulevé des préoccupations concernant la période de validité des consultations locales. Le commentateur a fait remarquer que la mobilisation de multiples partenaires dans des groupes de travail et par l'intermédiaire de consultations publiques peut s'échelonner sur plusieurs années. Il a été recommandé à TC que, à condition que les administrations locales maintiennent leurs efforts de consultation (tous les 6 à 12 mois), les consultations antérieures restent valables pendant plusieurs années.

Une organisation représentant des associations de plaisanciers partout au Canada a souligné le besoin de mener des consultations obligatoires auprès de tous les utilisateurs des voies navigables et les intervenants concernés avant de proposer des restrictions (qui devraient être un dernier recours). L'intervenant a proposé d'inclure les organisations de plaisanciers dans un processus de consultation standard, accessible et inclusif, mais n'a pas donné plus de détails sur la forme que prendrait ce type de processus. L'intervenant était d'avis que TC devrait fournir

facilitation, local consultations, and public education campaigns. The stakeholder also noted that local applications should be based on objective, evidence-based analysis, supported by independent third-party expert reviews. Another organization echoed similar opinions, emphasizing open consultations with all waterway users and stakeholders throughout the process, including exploring alternative measures.

One commenter asked how the general public will be notified when a change is made to the TP 15587E, *Schedules of the Vessel Operation Restriction Regulations*, and whether or not a process existed for someone to lodge a complaint if they have a valid reason for why a restriction should not have been issued in the first place.

TC does not have a funding program to provide resources for local consultation activities, which remain the responsibility of local authorities. As mentioned above, the Guide has been updated to clarify the responsibilities of local authorities and outline the steps required to conduct comprehensive consultations with all stakeholders. Local authorities are made aware at the initial stage of the application of the importance of consulting a diversity of stakeholders directly or indirectly impacted. The Guide explains in detail the different stages of the consultations: planning for consultations, initial consultations, engagement with Indigenous peoples, follow-up engagement, and final consultations. In addition, the new application form provides a clear outline of information needed from local authorities, including information on consultations. Regarding the comment on the validity period of consultations, TC does not reject past consultations, as they may inform the direction taken by local authorities. However, the requirements for the application process are clear in terms of the importance to hold consultations from the beginning of the process until the final solution (i.e. asking for a restriction) is agreed upon. Therefore, the validity of past consultations is looked at on a case-by-case basis as issues and demographics on a waterway may change significantly over the years. In addition, local leadership changes and the lack of information on how consultations were administered in the past may be missing in order to assess the accuracy of the results. TC will continue to ensure that all requirements of the application process, including rigorous local consultations, are consistently and comprehensively followed before new restrictions are approved.

un financement aux administrations locales afin qu'elles puissent se mobiliser d'une manière concrète, bénéficier d'un service de facilitation professionnelle, mener des consultations locales, et lancer des campagnes de sensibilisation publique. L'intervenant a également mentionné que les demandes locales devraient être fondées sur une analyse objective et sur des preuves, et appuyées par des examens d'experts indépendants. Une autre organisation a exprimé des opinions similaires en mettant l'accent sur des consultations ouvertes avec tous les utilisateurs de la voie navigable et les intervenants, tout au long du processus (y compris à l'étape de la recherche de mesures alternatives).

Un commentateur a demandé comment le grand public serait avisé d'un changement au TP 15587F, *Annexes au Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, et voulait savoir s'il existait un processus pour soumettre une plainte si l'on a de bonnes raisons de croire qu'une restriction n'aurait pas dû être prise.

TC ne dispose pas d'un programme de financement pour mener des activités de consultations locales, lesquelles demeurent la responsabilité des administrations locales. Comme il a été mentionné ci-dessus, le Guide a été mis à jour pour clarifier les responsabilités des administrations locales et fournir les étapes essentielles pour mener des consultations exhaustives auprès des intervenants. Les administrations locales sont sensibilisées dès le stade initial du dossier à l'importance de consulter une diversité d'intervenants directement ou indirectement touchés. Le Guide explique en détail les différentes étapes des consultations : la planification des consultations, les consultations initiales, la mobilisation des peuples autochtones, la mobilisation de suivi et les consultations finales. De plus, le nouveau formulaire de demande énonce clairement les renseignements que doivent fournir les administrations locales, y compris des informations sur les consultations. En ce qui concerne le commentaire sur la période de validité des consultations, TC ne rejette pas les consultations antérieures, car elles peuvent éclairer l'orientation prise par les administrations locales. Toutefois, les exigences relatives au processus de demande sont claires en ce qui concerne l'importance d'organiser des consultations depuis le début du processus jusqu'à ce que la solution finale (c'est-à-dire la demande de restriction) soit convenue. Par conséquent, la validité des consultations antérieures est examinée au cas par cas, car les problèmes et la démographie d'une voie navigable peuvent changer considérablement au fil des ans. En outre, les changements de direction au niveau local et le manque d'information sur la manière dont les consultations ont été menées dans le passé peuvent manquer pour évaluer l'exactitude des résultats. TC continuera à s'assurer que toutes les exigences du processus de demande, y compris les consultations locales rigoureuses, sont suivies de manière cohérente et complète avant que de nouvelles restrictions ne soient approuvées.

As detailed in the “Implementation” section, any amendments to TP 15587E will be communicated to stakeholders through email notifications from TC’s stakeholder distribution lists, providing a link to the modified document, which will explain the changes publicly in both official languages. Additionally, the TC website will include a new section with the date and details of each amendment in both official languages, so users can track any changes since the last time they may have visited the website. All changes will be reviewed and validated by TC officials to ensure that they remain consistent with the CSA 2001 and its regulations.

In the case of disagreement with an approved restriction, an individual or organization can reach out to officers from the Office of Boating Safety (OBS) to raise concerns and receive responses to their questions. However, it is highly recommended for interested stakeholders to take part at the early stages of development of an application on their local waterways so that any concerns can be addressed with the local authority.

No changes were made to the Regulations in response to the comments received about the consultation process that local authorities need to follow in support of an application for new restrictions.

General comments

A total of 19 comments were received regarding the other proposed changes to sections 2 and 4 of the VORR and the new authority for enforcement designations under the CSA 2001.

Eight commenters expressed support for the changes to sections 2 and 4 of the VORR. However, one commenter noted a potential discrepancy between the wording of French and English versions of section 4. TC reviewed the wording in section 4 and confirmed that the two versions have the same meaning and, therefore, no changes were made to the Regulations.

Regarding the new enforcement designation authority and the repeal of section 16 of the VORR, nine commenters expressed support for the changes. One individual shared the view that no additional enforcement is required on local waterways. No changes were made to the Regulations in response to the comments about the repeal of section 16.

Out of scope

A total of 18 comments deemed out of the scope of the Regulations were received. Some of these comments

Comme l’abordera en détail la section « Mise en œuvre », toute modification au TP 15587F sera communiquée aux intervenants dans un courriel adressé aux listes de distribution des intervenants de TC; le courriel inclura un lien vers le document modifié, qui expliquera les changements publiquement dans les deux langues officielles. De plus, le site Web de TC inclura une nouvelle section comprenant la date et les détails de chaque modification, dans les deux langues officielles, afin que les utilisateurs puissent suivre toutes les modifications depuis leur dernière visite du site Web. Toutes les modifications seront passées en revue et validées par les fonctionnaires de TC qui veilleront à ce qu’elles demeurent conformes à la LMMC 2001 et aux règlements connexes.

En cas de désaccord avec une restriction approuvée, une personne ou une organisation peut communiquer avec les agents du Bureau de la sécurité nautique (BSN) pour faire connaître ses préoccupations et obtenir des réponses à ses questions. Cependant, il est fortement recommandé aux intervenants intéressés de participer aux premières étapes d’élaboration d’une demande visant leurs voies navigables locales afin de soulever leurs objections auprès de leur administration locale.

Aucune modification n’a été apportée au Règlement en réponse aux commentaires reçus sur le processus de consultation que les autorités locales doivent suivre pour soutenir une demande de nouvelles restrictions.

Commentaires généraux

Au total, 19 commentaires ont été reçus concernant les autres modifications proposées aux articles 2 et 4 du RRVUB et le nouveau pouvoir de désigner une personne pour le contrôle d’application, conformément à la LMMC 2001.

Huit commentateurs ont exprimé leur appui des modifications aux articles 2 et 4 du RRVUB. Cependant, l’un des commentateurs a mentionné une différence perçue entre les versions française et anglaise de l’article 4. TC a passé en revue le libellé de l’article 4 et a confirmé que les deux versions ont le même sens et que, par conséquent, aucune modification n’a été apportée au Règlement.

En ce qui concerne le nouveau pouvoir de désigner une personne pour le contrôle de l’application et l’abrogation de l’article 16 du RRVUB, neuf commentateurs ont exprimé leur soutien aux modifications. L’un d’entre eux a soulevé qu’aucune mesure d’exécution additionnelle n’est nécessaire dans les eaux navigables locales. Aucune modification n’a été apportée au Règlement en réponse aux commentaires sur l’abrogation de l’article 16.

Autres commentaires

Au total, 18 commentaires considérés comme dépassant la portée du Règlement ont été reçus. Certains de

focused on local restrictions or safety concerns, such as requesting restrictions on their local waterway and suggesting mandatory life jacket wear. Others, including association representatives, touched on specific provisions, sharing concerns about the 2020 amendment to the VORR limiting electrical propulsion power, arguing that technological advancements render the 7.5 kW maximum limit chosen too high and contradict the provision's intent. In addition, one commenter proposed rewording horsepower restrictions to allow vessels with larger engines to navigate restricted areas if using a smaller engine. Another organization urged wake boarding to be included under the same restrictions as wake surfing, citing environmental impacts from the types of boats used for this activity. A universal wake height restriction, similar to the current universal shoreline speed limit, was also suggested. Some commenters supported ministerial orders for timely responses but emphasized safeguards to ensure stakeholder engagement. Finally, others recommended stronger environmental protections, such as measures against aquatic invasive species, erosion, and water quality deterioration, stressing the need for a proactive approach under the VORR.

TC acknowledges these views and their importance, but notes that these issues are not in scope with the Regulations. These comments may be considered in future updates to the VORR in collaboration with concerned stakeholders.

No changes were made to the Regulations in response to the comments that were determined to be out of scope.

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 amendments in relation to modern treaties in effect. The amendments may be of interest to treaty governments broadly, as they touch 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 amendments. In the fall and winter of 2023, and bimonthly throughout 2024, updates and engagement opportunities were provided to Indigenous communities and organizations across the country, including local communities, aggregates, governments, treaty organizations and the national Indigenous

ces commentaires portaient sur des restrictions locales ou des préoccupations en matière de sécurité, comme la demande de restrictions sur leur voie navigable locale et la suggestion de rendre obligatoire le port du gilet de sauvetage. D'autres, dont des représentants d'associations, ont abordé des dispositions spécifiques, faisant part de leurs préoccupations concernant la modification de 2020 au RRVUB limitant la puissance de propulsion électrique, arguant que les progrès technologiques rendent la limite maximale de 7,5 kW choisie trop élevée et contraire à l'intention de la disposition. En outre, une personne a proposé de reformuler les restrictions en matière de puissance afin de permettre aux navires équipés de moteurs plus puissants de naviguer dans les zones réglementées s'ils utilisent un moteur plus petit. Une autre organisation a insisté pour que la planche nautique soit soumise aux mêmes restrictions que le surf sur sillage, citant les impacts environnementaux des types de bateaux utilisés pour cette activité. Une limitation universelle de la hauteur du sillage, similaire à la limitation universelle actuelle de la vitesse sur le littoral, a également été suggérée. Certains commentateurs ont soutenu les arrêtés ministériels pour obtenir des réponses rapides, mais ont insisté sur la nécessité de garantir l'engagement des intervenants. Enfin, d'autres ont recommandé des protections environnementales plus fortes, telles que des mesures contre les espèces aquatiques envahissantes, l'érosion et la détérioration de la qualité de l'eau, soulignant la nécessité d'une approche proactive dans le cadre du RRVUB.

TC reconnaît la pertinence et l'importance de ces points de vue, mais mentionne que ces enjeux dépassent la portée du Règlement. Ces commentaires pourraient être pris en compte dans les futures mises à jour du RRVUB en collaboration avec les intervenants concernés.

Aucune modification n'a été apportée au Règlement en réponse aux commentaires jugés hors de sa portée.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation 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 des modifications par rapport aux traités modernes en vigueur. Les modifications peuvent intéresser les gouvernements signataires de traités dans une large mesure, car elles portent 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 de traité ont été consultés afin d'obtenir leur point de vue sur les modifications. À l'automne et à l'hiver 2023, et tous les deux mois en 2024, des mises à jour et des possibilités de consultation ont été offertes aux collectivités et aux organismes autochtones de tout le pays, y compris

organizations, which represent First Nations, Inuit and Métis peoples. Meetings were also held in 2025 with two Indigenous governing bodies who showed interest in learning more about the VORR and the amendments.

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 request 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 non-regulatory solutions are explored, but may be considered to be ineffective to address the waterway issue, thereby leaving regulatory restrictions as the only effective alternative. When local authorities, in consultation with local stakeholders, have determined that there are no viable alternatives other than to establish restrictions in the VORR, an application is submitted to TC. Under the new approach, the Minister of Transport, instead of the Governor in Council, will be responsible 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 have the same force and effect 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 content 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 will support the safety and environmental objectives of the

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. Des réunions se sont aussi tenues en 2025 avec deux corps dirigeants autochtones qui ont manifesté un intérêt pour en apprendre plus sur le RRVUB et les modifications.

De plus, il est important de noter qu'au cours de l'élaboration des demandes de nouvelles restrictions, les administrations locales sont toujours tenues 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 alternatives 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 mesures de rechange non réglementaires sont explorées, mais peuvent s'avérer inefficaces pour régler l'enjeu dans la voie navigable, laissant ainsi les restrictions réglementaires comme seule alternative efficace. Lorsque les administrations locales, en consultation avec les intervenants locaux, 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 la nouvelle approche, il reviendra au ministre des Transports, plutôt qu'au gouverneur en conseil, d'approuver les demandes et de mettre à jour les 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 incorporés par renvoi ont la même force et le même effet que le règlement dans lequel ils sont incorporés. Un renvoi à caractère dynamique 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. Un renvoi à caractère dynamique permet d'effectuer des mises à jour régulières des exigences sans avoir à mener à bien le processus de modification réglementaire, qui peut être complexe et long. Les autorisations pertinentes qui permettent l'utilisation de l'incorporation par renvoi du contenu 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 à caractère dynamique des annexes du RRVUB appuierait les objectifs en matière de sécurité et d'environnement de

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 will be amended regularly, at least once a year, based on the timing of receipt of vessel operation restriction applications, 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 repeal from the VORR is necessary to align with the objectives of modernizing the VORR and cannot be completed without undertaking a regulatory amendment process.

Finally, regulatory intervention is needed to help ensure that the VORR remain accurate and up to date. For example, technical corrections are needed to section 4 and subsections 2(3) and 2(4), and subsequently an alignment of the other provisions under section 2. These corrections could not be made through non-regulatory options, as they concern the technical wording in the provisions.

Regulatory analysis

The Regulations aim to modernize the VORR to address navigation and environmental issues specific to local waterways in a timelier manner. The Regulations will also make administrative changes to enhance the clarity of essential elements of the vessel operation restriction application process in support of the modernization objective. It is expected that local authorities will save time and effort to complete a VORR application as some requirements of the Guide have been removed, which in addition, will also support the implementation of new vessel operation restrictions in a timelier fashion. Government of Canada personnel will expect time savings associated with the new processes of restriction applications as new restrictions will no longer go through the regulatory amendment process to obtain Governor in Council approval. However, TC will bear minimal annual costs for updating the TP 15587E and more frequent communication with stakeholders.

Changes since the prepublication in the Canada Gazette, Part I

As previously discussed under the “Regulatory development” section, TC received support for the regulatory changes, particularly the emphasis on modernizing and streamlining the VORR. Along with the need to clarify

la LMMC 2001 en facilitant l’adoption et la mise en œuvre de restrictions nouvelles et modifiées visant l’utilisation des bâtiments sur les voies navigables locales (plus rapidement qu’en demandant l’approbation du gouverneur en conseil). Les annexes du RRVUB seront modifiées régulièrement, au moins une fois par année, 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 abrogation du RRVUB est nécessaire pour s’aligner sur les objectifs de modernisation du RRVUB et elle ne peut être effectuée sans entreprendre de processus de modification réglementaire.

Enfin, une intervention réglementaire s’impose afin de s’assurer que le RRVUB demeure exact et à jour. Par exemple, des corrections techniques doivent être apportées à l’article 4 et aux paragraphes 2(3) et 2(4), ainsi qu’un alignement subséquent des autres dispositions de l’article 2. Ces corrections ne pourraient pas être apportées au moyen d’options non réglementaires, puisqu’elles visent le libellé technique de ces dispositions.

Analyse de la réglementation

Le Règlement vise à moderniser le RRVUB afin de traiter en temps opportun les problèmes de navigation et d’environnement propres aux voies navigables locales. Le Règlement 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. L’élaboration d’une demande en vertu du RRVUB devrait permettre aux administrations locales d’économiser en temps et en efforts, car certaines exigences du Guide ont été éliminées, ce qui viendra également appuyer la mise en œuvre de nouvelles restrictions visant l’utilisation de bâtiments, plus rapidement. Le personnel du gouvernement du Canada s’attendra à des économies de temps associées aux nouveaux processus de demande de restriction, car les nouvelles restrictions n’auront plus besoin de passer par le processus de modification réglementaire pour obtenir l’approbation du gouverneur en conseil. Cependant, TC engagera des coûts annuels minimes pour la mise à jour du TP 15587F et des communications plus fréquentes avec les intervenants.

Modifications depuis la publication préalable dans la Partie I de la Gazette du Canada

Comme il en a été question dans la section « Élaboration de la réglementation » ci-dessus, TC a reçu des commentaires favorables aux changements réglementaires, surtout en ce qui concerne la modernisation et la simplification du

the Guide, some stakeholders commented on the need to streamline the application process as well. Therefore, since prepublication in the *Canada Gazette*, Part I, the Guide, which is the main source of information used by local authorities to prepare applications for vessel operation restrictions, has been revised to ensure it elaborates on and clarifies the essential elements and steps to facilitate the implementation of a restriction in a timely manner. Two requirements from the Guide have been removed, namely

- the requirement to complete the preliminary assessment form; and
- the requirement for the mandatory implementation of an alternative measure for one boating season.

This is expected to streamline the application process for local authorities. As a result, the “Benefits” section below has been revised in order to include these new changes.

As noted in the sections above, the preliminary assessment’s objective was to assess applicant eligibility which can already be accomplished via initial discussions with officers from the OBS. Given that these conversations are already happening under the baseline scenario, no additional costs are expected to be incurred by TC or local authorities. Further, it is expected that removing the mandatory requirement to test alternative measures before applying for restrictions will not increase the number of applications received by TC, as the vast majority of local authorities are already attempting non-regulatory solutions, such as awareness, education and increased enforcement presence, before engaging with TC as they are aware of the complexity of applying for a restriction under the VORR. Further, TC will continue to encourage alternative measures but imposing another attempt to test an alternative measure will no longer be mandatory as it would disregard past efforts made by local authorities and would not be cost-effective.

The Guide will still encourage local authorities to test non-regulatory solutions that would be discussed during public consultations. In addition, if a local authority would like to apply directly for a restriction without the testing of alternative measures, TC will continue to require for all applications clear justification as part of the application’s comprehensive documentation that explains why imposing restrictions is the only feasible solution and supported by stakeholders. As a result, it is not expected that removing this requirement will result in an increase in applications, as local authorities already try to find alternative solutions as a best practice, and will continue to do so in the future. As a result, costs are not impacted by these new changes to the Guide.

RRVUB. En plus d’exprimer le besoin de clarifier le Guide, certains intervenants se sont prononcés sur la nécessité de simplifier également le processus de demande. Par conséquent, depuis la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le Guide (principale source d’information pour que les administrations locales puissent élaborer des demandes de restriction visant l’utilisation de bâtiments) a fait l’objet d’une révision veillant à ce qu’il précise et clarifie les éléments essentiels et les étapes à suivre afin de faciliter la mise en œuvre d’une restriction en temps opportun. Deux exigences ont été éliminées du Guide :

- l’exigence de remplir le formulaire d’évaluation préliminaire;
- l’exigence visant la mise en œuvre obligatoire d’une mesure de rechange pour une saison de navigation.

Ces modifications devraient simplifier le processus de demande pour les administrations locales. Par conséquent, la section « Avantages » ci-dessous a été modifiée dans le but d’inclure ces nouvelles modifications.

Comme le mentionnent les sections ci-dessus, l’évaluation préliminaire avait pour but d’évaluer l’admissibilité des demandeurs, ce qu’il est déjà possible de faire au moyen de discussions initiales avec les agents du BSN. Étant donné que ces conversations sont déjà menées dans le cadre du scénario de référence, aucun coût additionnel ne devrait être engagé pour TC ni les administrations locales. De plus, l’élimination de l’exigence relative à la mise à l’essai de mesures de rechange avant de demander des restrictions ne devrait pas faire augmenter le nombre de demandes que reçoit TC, car la grande majorité des administrations locales tentent déjà de trouver des solutions non réglementaires, notamment par la sensibilisation, l’éducation et une présence accrue des agents de l’autorité, avant de faire appel à TC, car elles sont conscientes de la complexité que représente une demande de restriction en vertu du RRVUB. Qui plus est, TC continuera d’encourager les mesures de rechange, mais il ne sera plus obligatoire d’imposer une deuxième fois de mettre à l’essai une mesure de rechange puisqu’une telle exigence viendrait écartier les efforts déployés par les administrations locales par le passé et ne serait pas rentable.

Le Guide encouragera toujours les administrations locales à mettre à l’essai des solutions non réglementaires qui seront abordées lors des consultations publiques. De plus, si une administration locale souhaite directement faire une demande de restriction sans mettre à l’essai des mesures de rechange, TC continuera d’exiger pour toutes les demandes une justification claire et des documents exhaustifs permettant de démontrer que l’imposition de restrictions est la seule solution raisonnable et qu’elle est soutenue par les intervenants. Par conséquent, l’élimination de cette exigence ne devrait pas entraîner d’augmentation du nombre de demandes, car les administrations locales cherchent déjà des solutions de rechange dans le cadre de leurs pratiques exemplaires et continueront d’en

Analytical framework

The costs and benefits for the Regulations have been assessed in accordance with Treasury Board of Canada Secretariat (TBS) [Policy on Cost-Benefit Analysis](#), with only the direct costs and benefits for stakeholders being considered in the cost-benefit analysis.

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

Impacted stakeholders

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

Baseline and regulatory scenarios

Under the baseline scenario, vessel operation restrictions in Canadian waters would continue to be prescribed in eight schedules of the VORR. Local authorities would follow the Guide and directives from officers from the OBS to apply for vessel operation restrictions where elements of the process are presented in Table 1. TC receives on average three applications per year. In addition, the approval of vessel operation restrictions would require going through the regulatory process to obtain Governor in Council approval, as well as continuing to test alternative measures as part of TC's current requirements. Confusion on some vessel operation restrictions prescribed under the VORR could lead to misinterpretation by waterway users and enforcement officers. TC would continue using the authority provided under the section 135 of the CSA 2001 as the mechanism to designate all enforcement officers instead of using section 16 of the VORR. Existing designations would be reissued to align with the new process in place and future designations.

chercher à l'avenir. Par conséquent, les nouvelles modifications au Guide n'auront aucune incidence sur les coûts.

Cadre d'étude

Les coûts et les avantages du Règlement ont été évalués conformément à la [Politique sur l'analyse coûts-avantages](#) du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT), 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 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. Le scénario réglementaire fournit de l'information sur les résultats prévus en raison du Règlement. De plus amples détails sur ces deux scénarios sont présentés ci-dessous.

Intervenants touchés

Le Règlement touchera les administrations locales en accélérant les processus d'approbation des demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments. Les communautés nautiques seront également touchées, car le Règlement permettra de traiter plus rapidement les questions environnementales et de sécurité propres aux voies navigables locales. De plus, le personnel du gouvernement du Canada réalisera des économies de temps, car les nouvelles restrictions n'auront plus besoin de passer par le processus réglementaire pour les demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments.

Scénario de référence et scénario réglementaire

Selon le scénario de référence, les restrictions visant l'utilisation des bâtiments dans les eaux canadiennes continueront d'être prescrites dans huit annexes du RRVUB. Les administrations locales suivront le Guide et les directives des agents du BSN pour demander des restrictions visant l'utilisation des bâtiments où les éléments du processus sont présentés dans le tableau 1. TC reçoit en moyenne trois demandes par année. De plus, l'approbation des restrictions visant l'utilisation des bâtiments viendrait imposer la mise en œuvre du processus réglementaire dans le but d'obtenir l'approbation du gouverneur en conseil et de continuer de tester des mesures de rechange dans le cadre des exigences actuelles de TC. La confusion sur certaines restrictions visant 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. TC continuerait d'utiliser l'autorité fournie par l'article 135 de la LMMC 2001 comme mécanisme de désignation de tous les agents de l'autorité au lieu d'utiliser l'article 16 du RRVUB. Les désignations existantes seraient refaites pour s'aligner sur le nouveau processus en place et sur les désignations futures.

Under the regulatory scenario, schedules of the VORR will be repealed and integrated into a new TP 15587E, which will then be incorporated by reference into the Regulations. Although not a regulatory amendment, the changes to the Guide will not introduce changes to the essential elements described in Table 1 (see column “Previous process”). However, the preliminary assessment form requirement and the requirement for alternative measures for one boating season will both be removed from the process. Under the regulatory scenario, the Guide will add 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 will be streamlined which will no longer go through the regulatory process. Section 16 of the VORR will be repealed as TC is now using the authority under the CSA 2001 as the mechanism to designate all enforcement officers, including existing ones. TC will also provide a supporting template and tools to facilitate local authorities to comply with the Guide. Even though the approval process will be faster, TC does not expect the number of yearly applications to increase as the comprehensive process for preparation of vessel operation restriction applications by local authorities will remain the same with the exception of removing the preliminary assessment form and the requirement for implementing alternative measures for one boating season. It is also expected that local authorities will continue to test alternative measures before engaging TC as is the current practice shown through previous applications received over the last 10 years, a decision influenced by consultations with stakeholders who may prefer testing non-regulatory options prior to embarking on an official application for a VORR restriction, even once TC removes this requirement. However, local authorities will no longer be required to test alternative measures for another boating season once they engage TC. The Regulations will also make a few administrative corrections, which will clarify requirements on restrictions.

Benefits and costs

The Regulations will benefit both local authorities and members of the local recreational boating community. The removal of the Governor in Council approval from the process to add new bodies of water to the restrictions on local waterways will provide an efficient and agile mechanism to address navigational safety and environmental issues. It will also facilitate the deployment of restrictions in a timelier manner, enabling quick implementation of

Dans le cadre du scénario réglementaire, les annexes du RRVUB seront abrogées et intégrées dans un nouveau TP 15587F, puis seront incorporées par renvoi dans le Règlement. Bien qu'il ne s'agisse pas d'une modification réglementaire, les modifications au Guide n'apporteront aucun changement aux éléments essentiels décrits dans le tableau 1 (voir la colonne « Processus actuel »). Cependant, l'exigence relative au formulaire d'évaluation préliminaire et l'exigence relative aux mesures de rechange pour une saison de navigation seront toutes les deux éliminées du processus. Dans le cadre du scénario réglementaire, le Guide viendra ajouter 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 seront simplifiés, et ne passeront plus par le processus réglementaire. L'article 16 du RRVUB sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments sera abrogé, étant donné que TC utilise désormais l'autorité conférée en vertu de la LMMC 2001 comme mécanisme permettant de désigner tous les agents de l'autorité, y compris ceux en place. TC fournira également un modèle et des outils de soutien pour aider les administrations locales à se conformer au Guide. Même si le processus d'approbation est 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 au complet demeurera le même (à l'exception de l'élimination du formulaire d'évaluation préliminaire et de l'exigence visant la prise de mesures de rechange pour une saison de navigation). Il est également prévu que les administrations locales continuent de mettre à l'essai des mesures de rechange avant de collaborer avec TC, comme c'est le cas dans les pratiques exemplaires (comme le prouvent les demandes reçues au cours des 10 dernières années); il s'agit d'une décision orientée par les consultations menées auprès des intervenants qui pourraient préférer de mettre à l'essai des options non réglementaires avant de procéder à une demande officielle de restrictions en vertu du RRVUB, même après que TC aura éliminé cette exigence. Toutefois, les administrations locales ne seront plus tenues de tester les mesures de rechange pour une autre saison de navigation une fois qu'elles auront engagé TC. Le Règlement apportera également quelques corrections administratives, ce qui clarifiera les exigences relatives aux restrictions.

Avantages et coûts

Le Règlement profitera 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 d'ajout de nouveaux plans d'eau aux restrictions applicables aux voies navigables locales permettra de disposer d'un mécanisme efficace et souple pour traiter des problèmes de sécurité de la navigation et d'environnement. Cela facilitera également

actions to protect the environment and the safety of Canadians in those areas.

The administrative corrections will clarify requirements of restrictions applicable to waterway users and designated entities, and thereby will promote compliance and the effectiveness of enforcement. Similarly, section 16 of the VORR will be repealed which will eliminate redundancy and ensure clarity, as the authority to designate enforcement officers is now established under the CSA 2001. It is expected that it will help prevent any ambiguity or confusion by stakeholders.

Moreover, the removal of the regulatory process will allow personnel within the Government of Canada to save time on developing regulatory proposals associated with the restriction applications.¹

Lastly, TC has revised the Guide, which now includes examples of expected information and emphasizes the importance of following each step in the process. TC has also developed an application form for local authorities. This form will allow 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 elements have been added to the process through these revisions. On the contrary, some previous requirements such as the preliminary assessment form and the mandatory implementation of alternative measures for one boating season have been removed to streamline the process. It is expected that local authorities will save time in not being required to complete the preliminary assessment form, which is a 10-page document. However, the information that was part of the preliminary assessment will continue to be required as part of the application process. The level of effort to develop and implement alternative measures varies greatly based on the issue and location. Regardless, it is expected that local authorities will save effort associated with the implementation and oversight of the alternative measure during a boating season as it will no longer be required by TC. As a result, it is expected that it will take local authorities less time to complete a VORR application and support the implementation of new vessel operation restrictions in a timelier fashion.

le déploiement de restrictions 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.

Les corrections administratives clarifieront les exigences relatives aux restrictions applicables aux usagers de la voie navigable et aux entités désignées, et favoriseront par conséquent la conformité et l'efficacité de l'application de la loi. De même, l'article 16 du RRVUB sera abrogé, ce qui éliminera la redondance et garantira la clarté, puisque l'autorité de désignation des agents de l'autorité est désormais établie dans le cadre de la LMMC 2001. Cela devrait permettre d'éviter toute ambiguïté ou confusion de la part des intervenants.

De plus, la suppression du processus réglementaire permettra au personnel du gouvernement du Canada de gagner du temps sur l'élaboration de propositions réglementaires associées aux demandes de restriction¹.

En dernier lieu, TC a passé le Guide en revue; il inclut désormais des exemples des informations attendues et souligne l'importance de suivre chaque étape du processus. TC a aussi élaboré un formulaire de demande, à l'intention des administrations locales. Ce formulaire permettra aux administrations locales de fournir toute l'information nécessaire qui permet d'évaluer une demande de restriction visant l'utilisation de bâtiments, et ce, dans un document standard visant à améliorer l'uniformité à l'échelle du pays et à favoriser l'élaboration et le traitement des demandes.

Aucun élément n'a été ajouté au processus dans le cadre de ces modifications. Au contraire, certaines exigences, comme le formulaire d'évaluation préliminaire et la mise en œuvre obligatoire de mesures de rechange pour une saison de navigation, ont été éliminées afin de simplifier le processus. Il est prévu que les administrations locales gagnent du temps puisqu'elles ne seront plus tenues de remplir le formulaire d'évaluation préliminaire (document de 10 pages). Toutefois, l'information qui faisait partie de l'évaluation préliminaire continuera d'être requise dans le cadre du processus de demande. Le niveau d'effort requis pour élaborer et appliquer des mesures de rechange varie considérablement en fonction de l'enjeu et de l'emplacement. Dans tous les cas, les administrations locales devraient passer moins de temps à la mise en œuvre et à la supervision de mesures de rechange pendant une saison de navigation, car elles ne seront plus tenues de le faire. Par conséquent, les administrations locales devraient mettre moins de temps à remplir une demande en vertu du RRVUB et à soutenir la mise en œuvre de nouvelles restrictions visant l'utilisation de bâtiments plus rapidement.

¹ These resources will be reallocated to other government initiatives.

¹ Ces ressources seraient réaffectées à d'autres initiatives gouvernementales.

Costs

The revised Guide will provide comprehensive details to facilitate local authorities' preparation of applications for vessel operation restrictions. However, the Regulations will not introduce any new requirements to establish new restrictions. The revised Guide will clarify the essential elements and will not add any new elements or steps (see Table 1). Therefore, it is expected that, overall, the Regulations will not impose costs on impacted stakeholders.

As mentioned before, the Regulations will not change the process to develop new restrictions, and it is expected that the TC internal approval process will remain the same, and therefore, no additional cost is expected.

TC also incurred 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 on Cost-Benefit Analysis*, such costs are not included in this analysis, as they occurred before the Regulations are registered. However, upon final publication of the Regulations, TC will communicate, through an announcement by the Minister of Transport and a news release, the changes to the VORR. It is also expected that TC will 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 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 Regulations.

Finally, the 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) will have to adapt faster to the new restrictions being introduced.

Coûts

Le Guide révisé fournira des détails complets visant à faciliter la préparation par les administrations locales des demandes de restriction visant l'utilisation des bâtiments. Cependant, le Règlement n'introduira aucune nouvelle exigence visant à établir de nouvelles restrictions. Le Guide révisé ne fera que clarifier les éléments essentiels et n'ajoutera aucun nouvel élément ni aucune nouvelle étape (voir le tableau 1). Par conséquent, dans l'ensemble, le Règlement ne devrait pas imposer de coûts aux intervenants touchés.

Comme il a déjà été mentionné, le Règlement ne modifiera pas le processus d'élaboration de nouvelles restrictions, et le processus d'approbation interne de TC devrait rester le même et, par conséquent, aucun coût supplémentaire n'est prévu.

TC a également engagé des frais pour élaborer un nouveau TP 15 587F visant à 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 élaborer une page Web consacrée au RRVUB. Toutefois, selon la *Politique sur l'analyse coûts-avantages* du SCT, de tels coûts ne sont pas inclus dans la présente analyse, car ils sont survenus avant l'enregistrement du Règlement. Cependant, dès la publication finale du Règlement, TC communiquera les changements au RRVUB, et ce, par le biais d'une annonce du ministre des Transports et d'un communiqué de presse. TC devrait également 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. Pour TC, ces coûts annuels supplémentaires devraient être minimes.

De plus, à un moment donné dans l'avenir (après enregistrement du 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 de répercussions supplémentaires sur les administrations locales et sur TC. Cependant, étant donné que 1) de tels ajouts pourraient déjà être intégrés 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.

Enfin, le Règlement vise à réduire le temps nécessaire à la mise en œuvre des restrictions visant l'utilisation des bâtiments sur les voies navigables locales. Par conséquent, certains intervenants concernés (c'est-à-dire les plaisanciers et les propriétaires) devraient s'adapter plus rapidement aux nouvelles restrictions introduites.

Small business lens

Analysis under the small business lens concluded that the Regulations will not impact Canadian small businesses. By amending the process for enacting new or amended vessel operation restrictions on local water bodies, the Regulations will 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 bodies of water are added to the TP 15587E (which will replace the schedules of the VORR and will be incorporated by reference into the VORR), as restrictions that limit activities on waterways could affect small businesses connected directly or indirectly to those waterways. In such cases, small businesses will have to adapt faster to the new restrictions being introduced.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply, as the Regulations will 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 Regulations fall directly under the legislative powers of the federal government over navigation and shipping, and there are no discrepancies with other jurisdictions' regulations.

Effects on the environment

In accordance with the *Cabinet Directive on Strategic Environmental and Economic Assessment*, a preliminary scan concluded that a strategic environmental assessment is not required. In general, no important environmental effects are anticipated as a result of these changes. The Regulations 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 manner.

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 plus (GBA+) lens. An increase in recreational boating

Lentille des petites entreprises

L'analyse effectuée selon la lentille des petites entreprises a conclu que le Règlement n'aura aucune incidence sur les petites entreprises canadiennes. En modifiant le processus pour promulguer des restrictions nouvelles ou modifiées visant l'utilisation des bâtiments sur les voies navigables locales, le Règlement 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 nouveaux plans d'eau sont ajoutés au TP 15587F (qui remplacera les annexes du RRVUB et sera incorporé par renvoi dans le RRVUB), car des restrictions qui limitent les activités des voies navigables pourraient toucher les petites entreprises reliées directement ou indirectement à ces cours d'eau. Dans de tels cas, les petites entreprises devront s'adapter plus rapidement aux nouvelles restrictions introduites.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, car le Règlement n'aura 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 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.

Effets sur l'environnement

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale et économique stratégique*, une analyse préliminaire a permis de conclure qu'une évaluation environnementale stratégique n'était pas nécessaire. En général, aucune répercussion environnementale importante n'est prévue à la suite de ces changements. Le Règlement comprend des mesures visant à réduire de façon significative le temps requis pour introduire de nouvelles restrictions dans le RRVUB. Ces mesures peuvent avoir des effets bénéfiques sur l'environnement, car les enjeux importants sur les voies navigables seraient traités en temps opportun.

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 plus (ACS+). Une augmentation

participation by millennials has been identified in recent years,² bringing their participation closer to that of older generations (i.e. generation X and baby boomers). This contrasts with the general understanding that power-driven boat ownership is typically expensive and 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 also missing in terms of individuals living or participating in activities along the 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 Regulations streamline the process for introducing new vessel operation restrictions, they do not include any new restrictions.

de la participation des enfants du millénaire à la navigation de plaisance a été constatée ces dernières années², ce qui rapproche leur participation de celle des générations plus anciennes (c'est-à-dire la génération X et les baby-boomers). Cela contraste avec l'idée générale que la possession d'un bâtiment à propulsion mécanique est typiquement 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 traduire, dans une certaine mesure, par la participation de personnes de moins de 18 ans. Il manque aussi des données sur les personnes qui vivent le long du littoral des voies navigables ou qui participent à des activités dans ces zones 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 le ski nautique et le surf sur sillage). Par exemple, il pourrait y avoir des répercussions négatives spécifiques pour les jeunes qui pratiquent régulièrement des activités récréatives comme le surf sur 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 ou 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 les kayaks et les 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 simplifie le processus d'introduction de nouvelles restrictions visant l'utilisation des bâtiments, il n'inclut aucune nouvelle restriction.

² Boating Statistics in 2023, United States, Quicknav

² Statistiques sur la navigation en 2023, États-Unis, Quicknav

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

The Regulations will come into force on the day they are published in the *Canada Gazette*, Part II. Once the Regulations come into force, existing restrictions on local water bodies will be available in the new TP 15587E, *Schedules of the Vessel Operation Restriction Regulations*. New restrictions requested by local authorities will 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 publication of the Regulations in the *Canada Gazette*, Part II, TC will conduct targeted outreach with 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, will be used to widely inform local authorities and the boating community of the updates. The [Office of Boating Safety website](#) will 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 Regulations are not expected to impact the effectiveness of new or amended vessel operation restrictions. Local authorities will continue to follow a comprehensive process specified by the Minister of Transport and must provide the essential information outlined in the Guide, using the new application form when they apply for new vessel operation restrictions. Completed applications will need to be submitted directly to the regional OBS for review. Officers from the Regional OBS are responsible for ensuring that all proposed restrictions are justified and confirming that consultations with impacted waterway users and stakeholders have taken place. TC 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 will have 30 calendar 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 will have 30 calendar days to analyze the request. If the information is complete and all criteria are met, OBS officials will provide

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

Le Règlement entrera en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Une fois que le Règlement sera en vigueur, les restrictions existantes sur les voies navigables locales 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 seront ajoutées au TP 15587F selon un calendrier régulier chaque année 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'esprit du RRVUB repose sur un partenariat entre les gouvernements fédéral, provinciaux et locaux. Après la publication du Règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, TC entreprendra des activités de sensibilisation ciblées auprès des administrations locales, des 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, serviront à informer largement les administrations locales et la communauté nautique des mises à jour. Le [site Web du Bureau de la sécurité nautique](#) fournira 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 menant au TP 15587F).

Le Règlement ne devrait pas avoir d'incidence sur l'efficacité de nouvelles restrictions visant l'utilisation des bâtiments ou des restrictions modifiées. Les administrations locales continueront de suivre un processus exhaustif spécifié par le ministre des Transports et devront fournir des renseignements essentiels décrits dans le Guide, en utilisant le nouveau formulaire de demande pour faire une nouvelle demande de restriction visant l'utilisation des bâtiments. La demande dûment remplie devra être présentée directement au BSN régional aux fins d'examen. Les agents du BSN régional sont chargés de veiller à ce que toutes les restrictions proposées soient justifiées 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 disposeront de 30 jours civils 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 disposera de 30 jours civils pour analyser la demande. Si

a recommendation to the Minister of Transport for decision. The TP 15587E, *Schedules of the Vessel Operation Restriction Regulations*, will then be amended within 15 calendar days after the Minister of Transport approves the addition of new bodies of water. If the application is deemed incomplete at any stage of the review process, it will be returned to the local authorities with specific instructions on areas requiring additional work within the service standards described above. Regional OBS officials will 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, will be 15 calendar days per review. The service standards are outlined in the Guide.

The procedure to inform local authorities of the approval of their restriction application will remain unchanged. TC will prepare and send a letter to the local authority's representative informing them of the approval and will include a link to the amended TP 15587E for their reference. In addition, the letter will 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) may be brought to the attention of the Minister of Transport who has decision-making authority on the addition of new bodies of water. However, such situations have not occurred to date, 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 waterway name that has changed), the process will remain the same. Any individual who notices an error in the restrictions must inform the respective local authority

l'information est complète et que tous les critères sont respectés, les responsables du BSN formuleront une recommandation au ministre des Transports aux fins de décision. Le TP 15587F, *Annexes du Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments*, sera ensuite modifié dans les 15 jours civils suivant l'approbation de l'ajout de nouveaux plans d'eau par le ministre des Transports. Si la demande est jugée incomplète à un stade quelconque du processus d'examen, elle sera renvoyée 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 travailleront en étroite collaboration avec les administrations locales afin de les aider à remplir 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, seront de 15 jours civils par révision. Les normes de service sont décrites dans le Guide.

La procédure visant à informer les administrations locales de l'approbation de leur demande de restriction ne changera pas. TC préparera une lettre et l'enverra au représentant de l'administration locale pour l'informer de l'approbation et inclura un lien vers le TP 15587F modifié, en guise de référence. En outre, la lettre rappellera aux administrations locales leurs responsabilités en matière de 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, y compris 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 (par exemple 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 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'ajout de nouveaux plans d'eau. Toutefois, de telles situations ne se sont pas produites 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 du nom d'une voie navigable qui a changé), le processus demeurera le même. Toute personne qui remarque une erreur dans les

who will confirm the error and submit the recommended changes to TC. Following a review by TC and approval by the Minister of Transport, the correction will be made to the TP 15587E and stakeholders will be informed of the change. Any changes to the existing restriction that are substantive, such as modifying an agreed-upon speed limit, will 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.

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 will require a new complete application from the local authority.

In terms of evaluating the new approach, TC will develop an evaluation strategy that will 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 must provide a procedure for evaluating the effectiveness of the restriction one year after implementation. The results of this evaluation must be submitted to TC for future analysis.

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

restrictions doit en aviser l'administration locale respective qui confirmera l'erreur et soumettra les modifications recommandées à TC. Après l'examen par TC et l'approbation du ministre des Transports, la correction sera apportée au TP 15587F et les intervenants seront informés du changement. Toute modification substantielle à la restriction existante, comme la modification d'une limite de vitesse convenue, nécessitera 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 visant à examiner toutes les restrictions du RRVUB existantes, en collaboration avec les administrations locales, afin d'assurer l'exactitude des restrictions actuelles.

Il est entendu que les restrictions sont des solutions aux problèmes repérés 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 s'avère 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 devra faire l'objet d'une nouvelle demande complète de l'administration locale.

En ce qui concerne l'évaluation de la nouvelle approche, TC élaborera une stratégie d'évaluation qui mettra 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;
- 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 doivent fournir une procédure permettant d'évaluer l'efficacité de la restriction un an après sa mise en œuvre. Les résultats de cette évaluation doivent être transmis à TC aux fins d'analyse future.

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

In the future, any amendments to the TP 15587E, *Schedules of the Vessel Operation Restriction Regulations*, will be communicated to stakeholders through email notifications from TC's stakeholder distribution lists. The email will include a detailed list of all relevant changes and a link to the TP 15587E, which will be publicly available in both official languages at no cost on TC's website in an accessible format. Additionally, the TC website will include a new section with the date and details of each amendment in both official languages, so users can track any changes since the last time they may have visited the website. All changes will 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 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 amendments to the VORR.

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

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 comprendra une liste détaillée de tous les changements pertinents et un lien menant au TP 15587F, qui sera accessible au public sans frais dans les deux langues officielles et dans un format accessible sur le site Web de TC. De plus, le site Web de TC inclura une nouvelle section comprenant la date et les détails de chaque modification dans les deux langues officielles afin que les utilisateurs puissent suivre tout changement depuis leur dernière consultation du site Web. Tous les changements seront 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 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 modification du RRVUB.

Personne-ressource

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

Registration

SI/2025-92 August 13, 2025

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Order Designating the Minister of Infrastructure and Communities as the Appropriate Minister for the Canada Lands Company Limited for the Purposes of the Financial Administration Act

P.C. 2025-575 July 25, 2025

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, under paragraph (d) of the definition *appropriate Minister* in section 2 of the *Financial Administration Act*^a and subparagraph (a)(ii) of the definition *appropriate Minister* in subsection 83(1) of that Act,

(a) repeals Order in Council P.C. 2011-585 of May 18, 2011^b; and

(b) designates the Minister of Infrastructure and Communities, a member of the King's Privy Council for Canada, as the appropriate Minister for the Canada Lands Company Limited for the purposes of the *Financial Administration Act*^a.

Enregistrement

TR/2025-92 Le 13 août 2025

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret nommant le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités à titre de ministre de tutelle de la Société immobilière du Canada Limitée pour l'application de la Loi sur la gestion des finances publiques

C.P. 2025-575 Le 25 juillet 2025

Sur recommandation du premier ministre et au titre de l'alinéa d) de la définition de *ministre compétent* à l'article 2 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*^a et du sous-alinéa a)(ii) de la définition de *ministre de tutelle* au paragraphe 83(1) de cette loi, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

a) abroge le décret C.P. 2011-585 du 18 mai 2011^b;

b) nomme le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités, membre du Conseil privé du Roi pour le Canada, à titre de ministre de tutelle de la Société immobilière du Canada Limitée pour l'application de la *Loi sur la gestion des finances publiques*^a.

^a R.S., c. F-11^b SI/2011-50^a L.R., ch. F-11^b TR/2011-50

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents

Registration number	P.C. number	Minister	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2025-152		Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs	Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act	3516
SOR/2025-153		Agriculture and Agri-Food	Order Amending the Off Grades of Grain and Grades of Screenings Order (Miscellaneous Program)	3522
SOR/2025-154	2025-592	Finance Global Affairs	Steel Goods and Aluminum Goods Surtax Order	3529
SOR/2025-155	2025-593	Finance Global Affairs	Order Amending the Order Imposing a Surtax on the Importation of Certain Steel Goods	3550
SOR/2025-156	2025-594	Finance Global Affairs	Order Amending the Import Control List (2025-1)	3625
SOR/2025-157	2025-595	Environment and Climate Change	Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act (Certain Wildlife Species of Red Knot and Four Other Wildlife Species)	3627
SOR/2025-158	2025-596	Transport	Regulations Amending the Vessel Operation Restriction Regulations	3655
SI/2025-92	2025-575	Prime Minister	Order Designating the Minister of Infrastructure and Communities as the Appropriate Minister for the Canada Lands Company Limited for the Purposes of the Financial Administration Act	3700

INDEX **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments (Other than Regulations) and Other Documents

Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Name of Statutory Instrument or Other Document Statutes	Registration number	Date	Page	Comments
First Nations Fiscal Management Act — Order Amending the Schedule to the First Nations Fiscal Management Act	SOR/2025-152	23/07/25	3516	
Import Control List (2025-1) — Order Amending the Export and Import Permits Act	SOR/2025-156	30/07/25	3625	
Minister of Infrastructure and Communities as the Appropriate Minister for the Canada Lands Company Limited for the Purposes of the Financial Administration Act — Order Designating the Financial Administration Act	SI/2025-92	13/08/25	3700	
Off Grades of Grain and Grades of Screenings Order (Miscellaneous Program) — Order Amending the Canada Grain Act	SOR/2025-153	29/07/25	3522	
Species at Risk Act (Certain Wildlife Species of Red Knot and Four Other Wildlife Species) — Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act	SOR/2025-157	30/07/25	3627	
Steel Goods and Aluminum Goods Surtax Order Customs Tariff	SOR/2025-154	30/07/25	3529	n
Surtax on the Importation of Certain Steel Goods — Order Amending the Order Imposing a Customs Tariff	SOR/2025-155	30/07/25	3550	
Vessel Operation Restriction Regulations — Regulations Amending the Canada Shipping Act, 2001	SOR/2025-158	30/07/25	3655	

TABLE DES MATIÈRES **DORS : Textes réglementaires (Règlements)**
TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents

Numéro d'enregistrement	Numéro de C.P.	Ministre	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2025-152		Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord	Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la gestion financière des premières nations	3516
DORS/2025-153		Agriculture et Agroalimentaire	Arrêté correctif visant l'Arrêté sur les grades de grain défectueux et les grades de criblures	3522
DORS/2025-154	2025-592	Finances Affaires mondiales	Décret imposant une surtaxe sur les marchandises en acier et les marchandises en aluminium	3529
DORS/2025-155	2025-593	Finances Affaires mondiales	Décret modifiant le Décret imposant une surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier	3550
DORS/2025-156	2025-594	Finances Affaires mondiales	Décret modifiant la Liste des marchandises d'importation contrôlée (2025-1)	3625
DORS/2025-157	2025-595	Environnement et Changement climatique	Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril (certaines espèces sauvages du Bécasseau maubèche et quatre autres espèces sauvages)	3627
DORS/2025-158	2025-596	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments.....	3655
TR/2025-92	2025-575	Premier ministre	Décret nommant le ministre de l'Infrastructure et des Collectivités à titre de ministre de tutelle de la Société immobilière du Canada Limitée pour l'application de la Loi sur la gestion des finances publiques.....	3700

INDEX DORS : Textes réglementaires (Règlements)**TR : Textes réglementaires (autres que les Règlements) et autres documents**

Abréviations : e — erratum
n — nouveau
r — révisé
a — abroge

Titre du texte réglementaire ou autre document Lois	Numéro d'enregistrement	Date	Page	Commentaires
Espèces en péril (certaines espèces sauvages du Bécasseau maubèche et quatre autres espèces sauvages) — Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les Espèces en péril (Loi sur les)	DORS/2025-157	30/07/25	3627	
Gestion financière des premières nations — Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur la Gestion financière des premières nations (Loi sur la)	DORS/2025-152	23/07/25	3516	
Grades de grain défectueux et les grades de criblures — Arrêté correctif visant l'Arrêté sur les Grains du Canada (Loi sur les)	DORS/2025-153	29/07/25	3522	
Liste des marchandises d'importation contrôlée (2025-1) — Décret modifiant la Licences d'exportation et d'importation (Loi sur les)	DORS/2025-156	30/07/25	3625	
Ministre de l'Infrastructure et des Collectivités à titre de ministre de tutelle de la Société immobilière du Canada Limitée pour l'application de la Loi sur la gestion des finances publiques — Décret nommant le Gestion des finances publiques (Loi sur la)	TR/2025-92	13/08/25	3700	
Restrictions visant l'utilisation des bâtiments — Règlement modifiant le Règlement sur les Marine marchande du Canada (Loi de 2001 sur la)	DORS/2025-158	30/07/25	3655	
Surtaxe sur les marchandises en acier et les marchandises en aluminium — Décret imposant une Tarif des douanes	DORS/2025-154	30/07/25	3529	n
Surtaxe sur l'importation de certains produits de l'acier — Décret modifiant le Décret imposant une Tarif des douanes	DORS/2025-155	30/07/25	3550	