

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, MAY 13, 2023

OTTAWA, LE SAMEDI 13 MAI 2023

Notice to Readers

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

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory instruments (regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 4, 2023, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after royal assent

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

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

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

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

Avis au lecteur

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 4 janvier 2023 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

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

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

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

TABLE OF CONTENTS

Government House	1485
(orders, decorations and medals)	
Government notices	1487
Appointment opportunities	1498
Parliament	
House of Commons	1503
Office of the Chief Electoral Officer	1503
Commissions	1504
(agencies, boards and commissions)	
Orders in Council	1508
Proposed regulations	1525
(including amendments to existing regulations)	
Index	1621

TABLE DES MATIÈRES

Résidence du gouverneur général	1485
(ordres, décorations et médailles)	
Avis du gouvernement	1487
Possibilités de nominations	1498
Parlement	
Chambre des communes	1503
Bureau du directeur général des élections ...	1503
Commissions	1504
(organismes, conseils et commissions)	
Décrets	1508
Règlements projetés	1525
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	1622

GOVERNMENT HOUSE**MOST VENERABLE ORDER OF THE HOSPITAL OF ST. JOHN OF JERUSALEM**

Her Excellency the Right Honourable Mary May Simon, C.C., C.M.M., C.O.M., O.Q., C.D., on behalf of His Majesty the King of Canada, is pleased hereby to appoint the following Canadians, who have been recommended for such appointment by the Grand Prior of the Most Venerable Order of the Hospital of St. John of Jerusalem:

Knights of the Order of St. John

Chief Warrant Officer Marc Joseph Luc Boucher, M.M.M., C.D.
Sergeant Adam James Dickinson Carter
Honorary Lieutenant Colonel John Buckingham Newman, M.S.M., C.D.
Joseph Bruce Varner

Dame of the Order of St. John

Her Honour the Honourable Anita Neville, P.C., O.M.

Commanders of the Order of St. John

Beverly Eileen Lafortune
John Michael Prno
Major Raymond David Valentine, C.D., AdeC (Retired)
Andrew Preston Wilder, M.O.M.

Officers of the Order of St. John

Dominic Benoît
William Thomas Cahill
Hélène Caron
Darlene Chalmers
Raymond M. Chow
Lieutenant Colonel Stanley Anthony Fidele Grabstas, O.M.M., C.D. (Retired)
Joanne Claire Green
Glenda Mary Janes
Mary Georgette Loblaw
Shawn Ian McLaren
Jeff Kwong Yuen Mok
Marc-Antoine Pigeon
Richard Stewart
Peter Alan Thompson

Members of the Order of St. John

Dillon Lee Wade Abbott
Farhang Ahadzadeh
Donald Scott Brown
Major General Paul James Bury, O.M.M., C.D. (Retired)
Lieutenant-Colonel Donald James Denne (Retired)
Master Warrant Officer Yvon Leger Eric Fillion, C.D.
Sebastien Gendron

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL**ORDRE TRÈS VÉNÉRABLE DE L'HÔPITAL DE SAINT-JEAN DE JÉRUSALEM**

Son Excellence la très honorable Mary May Simon, C.C., C.M.M., C.O.M., O.Q., C.D., au nom de Sa Majesté le Roi du Canada et en accord avec la recommandation du Grand Prieur de l'Ordre très vénérable de l'Hôpital de Saint-Jean de Jérusalem, est heureuse de nommer les Canadiens dont les noms suivent :

Chevaliers de l'Ordre de Saint-Jean

L'adjudant-chef Marc Joseph Luc Boucher, M.M.M., C.D.
Le sergent Adam James Dickinson Carter
Le lieutenant-colonel honoraire John Buckingham Newman, M.S.M., C.D.
Joseph Bruce Varner

Dame de l'Ordre de Saint-Jean

Son Honneur l'honorable Anita Neville, C.P., O.M.

Commandeurs de l'Ordre de Saint-Jean

Beverly Eileen Lafortune
John Michael Prno
Le major Raymond David Valentine, C.D., AdeC (retraité)
Andrew Preston Wilder, M.O.M.

Officiers de l'Ordre de Saint-Jean

Dominic Benoît
William Thomas Cahill
Hélène Caron
Darlene Chalmers
Raymond M. Chow
Le lieutenant-colonel Stanley Anthony Fidele Grabstas, O.M.M., C.D. (retraité)
Joanne Claire Green
Glenda Mary Janes
Mary Georgette Loblaw
Shawn Ian McLaren
Jeff Kwong Yuen Mok
Marc-Antoine Pigeon
Richard Stewart
Peter Alan Thompson

Membres de l'Ordre de Saint-Jean

Dillon Lee Wade Abbott
Farhang Ahadzadeh
Donald Scott Brown
Le major-général Paul James Bury, O.M.M., C.D. (retraité)
Le lieutenant-colonel Donald James Denne (retraité)
L'adjudant-mâitre Yvon Leger Eric Fillion, C.D.

Major Stéphane Girard, C.D.
 Kenneth Brian Hansen
 Benjamin R. Holden
 Edna Ruth Knight
 Gabriella Tracey Kwan
 Dany Labonté
 Guy Langlois
 Sergeant Seth William Ambeau Laroche
 Stephen Andrew Latham
 Daniel J. Levinter
 Richard Nien-Chu Liu
 Philippe Florent Maurice Lurol
 Aaron Rey Yu Ma
 Albert Suo Yu Ma
 Lori McGeary
 Gary Scott McPherson
 Grace Anne Mehlenbacher
 Philippe Charles Morin
 Trong Danh Nguyen
 Stephanie Elizabeth Pilkey
 Lieutenant Maria Johanna Potter
 Shane Ryan Potter
 Hector Leandro Silva Mateus
 Mark Alan Saxston
 Anna Smith
 Gwendolyn Patricia Stoeber
 Kenneth John Swain
 Edward Tain
 Glyn Trafford
 Ryan Vickery
 James Leon Vigna
 Brenda Marie Waldie
 Matthew Luton Walter
 Ann Marie Watson

Brigadier-General Marc Thériault (Retired)
 Deputy Secretary of Honours, Deputy Herald Chancellor

Sebastien Gendron
 Le major Stéphane Girard, C.D.
 Kenneth Brian Hansen
 Benjamin R. Holden
 Edna Ruth Knight
 Gabriella Tracey Kwan
 Dany Labonté
 Guy Langlois
 Le sergent Seth William Ambeau Laroche
 Stephen Andrew Latham
 Daniel J. Levinter
 Richard Nien-Chu Liu
 Philippe Florent Maurice Lurol
 Aaron Rey Yu Ma
 Albert Suo Yu Ma
 Lori McGeary
 Gary Scott McPherson
 Grace Anne Mehlenbacher
 Philippe Charles Morin
 Trong Danh Nguyen
 Stephanie Elizabeth Pilkey
 Le lieutenant Maria Johanna Potter
 Shane Ryan Potter
 Hector Leandro Silva Mateus
 Mark Alan Saxston
 Anna Smith
 Gwendolyn Patricia Stoeber
 Kenneth John Swain
 Edward Tain
 Glyn Trafford
 Ryan Vickery
 James Leon Vigna
 Brenda Marie Waldie
 Matthew Luton Walter
 Ann Marie Watson

Le sous-secrétaire des distinctions honorifiques,
 vice-chancelier d'armes

Le brigadier-général Marc Thériault (retraité)

GOVERNMENT NOTICES

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication of final decision after screening assessment of a substance — 2H-1-benzopyran-2-one, 7-(diethylamino)-4-methyl- (coumarin 1), CAS RN¹ 91-44-1 — specified on the Domestic Substances List (subsection 77(6) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas coumarin 1 is a substance identified under subsection 73(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a summary of the screening assessment conducted on coumarin 1 pursuant to section 74 of the Act is annexed hereby;

And whereas it is concluded that the substance meets one or more of the criteria set out in section 64 of the Act,

Notice therefore is hereby given that the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) propose to recommend to Her Excellency the Governor in Council that this substance be added to Schedule 1 to the Act.

Notice is furthermore given that the ministers are releasing a proposed risk management approach document for coumarin 1 on the [Canada.ca \(Chemical substances\) website](https://www.canada.ca/Chemical-substances) to continue discussions with stakeholders on the manner in which the ministers intend to develop a proposed regulation or instrument respecting preventive or control actions in relation to the substance.

Public comment period on the proposed risk management approach

Any person may, within 60 days after publication of the proposed risk management approach document, file with the Minister of the Environment written comments on the proposed risk management approach document. More information regarding the scientific considerations may

¹ The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) is the property of the American Chemical Society, and any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government of Canada when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior, written permission of the American Chemical Society.

AVIS DU GOUVERNEMENT

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

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

Publication de la décision finale après évaluation préalable d'une substance — la 7-(diéthylamino)-4-méthylbenzopyr-2-one (coumarine 1), NE CAS¹ 91-44-1 — inscrite sur la Liste intérieure [paragraphe 77(6) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu que la coumarine 1 est une substance qui satisfait aux critères du paragraphe 73(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'un résumé de l'évaluation préalable de la coumarine 1 réalisée en application de l'article 74 de la Loi est ci-annexé;

Attendu qu'il est conclu que la substance satisfait à au moins un des critères énoncés à l'article 64 de la Loi,

Avis est par les présentes donné que le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé (les ministres) proposent de recommander à Son Excellence la Gouverneure en conseil que cette substance soit ajoutée à l'annexe 1 de la Loi.

Avis est de plus donné que les ministres ont publié une approche proposée de gestion des risques pour cette substance sur le [site Web Canada.ca \(Substances chimiques\)](https://www.canada.ca/Substances-chimiques) afin de continuer les discussions avec les parties intéressées sur la façon dont ils entendent élaborer un projet de texte réglementaire concernant les mesures de prévention ou de contrôle relatives à la substance.

Délai pour recevoir les commentaires du public sur l'approche de gestion des risques proposée

Dans les 60 jours suivant la publication de l'approche de gestion des risques proposée, quiconque peut présenter des commentaires par écrit au ministre de l'Environnement à ce sujet. Des précisions sur les considérations scientifiques peuvent être obtenues à partir du [site Web](https://www.canada.ca/Substances-chimiques)

¹ Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf si elle sert à répondre aux besoins législatifs ou si elle est nécessaire pour les rapports destinés au gouvernement du Canada lorsque des renseignements ou des rapports sont exigés par la loi ou une politique administrative, est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

be obtained from the [Canada.ca \(Chemical substances\) website](https://www.canada.ca/Chemical-substances-website). All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be addressed to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3, by email to substances@ec.gc.ca or by using the online reporting system available through [Environment and Climate Change Canada's Single Window](#).

In accordance with section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person who provides information in response to this notice may submit with the information a request that it be treated as confidential.

Steven Guilbeault

Minister of the Environment

Jean-Yves Duclos

Minister of Health

ANNEX

Summary of the screening assessment of coumarin 1

Pursuant to section 74 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the Minister of the Environment and the Minister of Health have conducted a screening assessment of 2H-1-benzopyran-2-one, 7-(diethylamino)-4-methyl-, hereinafter referred to as coumarin 1. The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) for coumarin 1 is 91-44-1. This substance was identified as a priority for assessment as it met categorization criteria under subsection 73(1) of CEPA.

According to information submitted in response to a CEPA section 71 survey, coumarin 1 was not reported to be manufactured in Canada above the reporting threshold of 100 kg in 2011, while a quantity in the range of 1 000 kg to 10 000 kg was imported into Canada in the same calendar year. Reported uses in Canada included commercial applications in fabric, textile and leather articles. Coumarin 1 is also used in certain cosmetic products in Canada, such as temporary hair dyes, nail polishes, and body, lip and facial makeup (including eye makeup). Coumarin 1 is also used as a stabilizer in a carpet cleaner and as a fragrance ingredient in other cleaning products (e.g. multi-purpose cleaners).

The ecological risk of coumarin 1 was characterized using the ecological risk classification of organic substances (ERC), which is a risk-based approach that employs

[Canada.ca \(Substances chimiques\)](https://www.canada.ca/Substances-chimiques). Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et être adressés au Directeur exécutif, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3, par courriel à substances@ec.gc.ca ou au moyen du système de déclaration en ligne accessible par l'entremise du [Guichet unique d'Environnement et Changement climatique Canada](#).

Conformément à l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut en même temps demander que ceux-ci soient considérés comme confidentiels.

Le ministre de l'Environnement

Steven Guilbeault

Le ministre de la Santé

Jean-Yves Duclos

ANNEXE

Résumé de l'évaluation préalable pour la coumarine 1

En vertu de l'article 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé ont réalisé une évaluation préalable de la 7-(diéthylamino)-4-méthylbenzopyr-2-one, appelée ci-après coumarine 1. Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) de cette substance est le 91-44-1. Cette substance a été désignée prioritaire pour une évaluation, car elle satisfait aux critères de catégorisation du paragraphe 73(1) de la LCPE.

D'après les renseignements déclarés en réponse à une enquête menée en vertu de l'article 71 de la LCPE, la coumarine 1 n'a pas été fabriquée au Canada en quantité dépassant le seuil de déclaration de 100 kg en 2011, tandis qu'une quantité située entre 1 000 kg et 10 000 kg a été importée au pays la même année. Les utilisations déclarées au Canada incluent des applications commerciales dans des articles en tissu, en textile ou en cuir. La coumarine 1 est aussi utilisée dans certains produits cosmétiques au Canada, tels que des colorants capillaires temporaires, des vernis à ongles et du maquillage pour le corps, les lèvres et le visage (y compris du maquillage pour les yeux). La coumarine 1 est également employée comme agent stabilisant dans des produits de nettoyage pour tapis et comme parfum dans d'autres produits de nettoyage (comme les nettoyeurs tout usage).

Le risque posé à l'environnement par la coumarine 1 a été caractérisé au moyen de la classification du risque écologique des substances organiques (CRE). La CRE est une

multiple metrics for both hazard and exposure, with weighted consideration of multiple lines of evidence for determining risk classification. Hazard profiles are based principally on metrics regarding mode of toxic action, chemical reactivity, food web-derived internal toxicity thresholds, bioavailability, and chemical and biological activity. Metrics considered in the exposure profiles include potential emission rate, overall persistence, and long-range transport potential. A risk matrix is used to assign a low, moderate or high level of potential concern for substances based on their hazard and exposure profiles. Based on the outcome of the ERC analysis, coumarin 1 is considered unlikely to be causing ecological harm.

Considering all available lines of evidence presented in this screening assessment, there is a low risk of harm to the environment from coumarin 1. It is concluded that coumarin 1 does not meet the criteria under paragraph 64(a) or (b) of CEPA as it is not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity or that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends.

The health effects dataset for coumarin 1 was considered to be limited. To address this limitation, a read-across approach was applied to inform the health effects assessment. Based on the available data on the analogues, developmental toxicity was considered to be the critical effect. Exposure of the general population in Canada to coumarin 1 occurs predominantly through the use of certain cosmetic products, such as temporary hair dyes, nail polishes, and body, lip and facial makeup (including eye makeup), as well as cleaning products. A comparison of levels of coumarin 1 that Canadians may be exposed to in drinking water, nail polish, temporary powder hair dye, facial makeup, lipstick / lip gloss, multi-purpose spray cleaner and carpet cleaner with levels associated with adverse effects in laboratory studies results in margins that are considered adequate to address uncertainties in the health effects and exposure datasets. However, the margins between exposure to coumarin 1 from the occasional use of specialty body makeup (for ages 4 years and older) and temporary gel hair dye (for ages 2 to 13 years) and the critical effect levels for coumarin 1 are considered inadequate to address uncertainties in the health effects and exposure datasets.

approche fondée sur le risque qui tient compte de nombreux paramètres liés au danger et à l'exposition ainsi que d'une pondération des éléments de preuve pour déterminer la classification du risque. Les profils de danger sont principalement fondés sur des paramètres liés au mode d'action toxique, à la réactivité chimique, aux seuils de toxicité interne dérivés du réseau trophique, à la biodisponibilité et à l'activité chimique et biologique. Parmi les paramètres pris en compte pour les profils d'exposition figurent la vitesse d'émission potentielle, la persistance globale et le potentiel de transport sur de grandes distances. Une matrice de risque est utilisée pour attribuer un degré faible, modéré ou élevé de préoccupation potentielle à une substance selon ses profils de risque et d'exposition. D'après les résultats de la CRE, il est peu probable que la coumarine 1 ait des effets nocifs sur l'environnement.

Compte tenu de tous les éléments de preuve contenus dans la présente évaluation préalable, la coumarine 1 présente un faible risque d'effets nocifs sur l'environnement. Il est conclu que la coumarine 1 ne satisfait pas aux critères énoncés aux alinéas 64a) ou b) de la LCPE, car elle ne pénètre pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique, ou à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie.

L'ensemble des données sur les effets sur la santé de la coumarine 1 a été jugé limité. Pour pallier cette contrainte, une approche de lecture croisée a été appliquée pour étayer l'évaluation des effets sur la santé. D'après les données disponibles sur les analogues, la toxicité pour le développement a été jugée l'effet critique. La population générale du Canada est principalement exposée à la coumarine 1 lors de l'utilisation de certains produits cosmétiques, comme des colorants capillaires temporaires, des vernis à ongles et du maquillage pour le corps, les lèvres et le visage (y compris du maquillage pour les yeux), ainsi que de certains produits de nettoyage. La comparaison des concentrations de coumarine 1 auxquelles les Canadiens peuvent être exposés dans l'eau potable ou lors de l'utilisation de vernis à ongles, de colorants capillaires temporaires en poudre, de maquillage pour le visage, de rouges/brillants à lèvres, de produits de nettoyage tout usage en aérosol ou de produits de nettoyage pour tapis et des concentrations associées à des effets nocifs observés lors d'études en laboratoire a permis de calculer des marges jugées adéquates pour tenir compte des incertitudes des ensembles de données sur les effets sur la santé et l'exposition. Toutefois, les marges entre l'exposition à la coumarine 1 attribuable à une utilisation occasionnelle de maquillage spécialisé pour le corps (pour les personnes âgées de 4 ans et plus) et de colorants capillaires temporaires en gel (pour les personnes âgées de 2 à 13 ans) et les concentrations d'effet critique pour la coumarine 1 sont jugées inadéquates pour tenir compte des incertitudes des ensembles de données sur les effets sur la santé et l'exposition.

Considering all the information presented in this screening assessment, it is concluded that coumarin 1 meets the criteria under paragraph 64(c) of CEPA as it is entering or may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Overall conclusion

It is therefore concluded that coumarin 1 meets one or more of the criteria set out in section 64 of CEPA.

It is also concluded that coumarin 1 meets the persistence criteria but not the bioaccumulation criteria as set out in the *Persistence and Bioaccumulation Regulations* of CEPA.

The screening assessment and the risk management approach document for this substance are available on the [Canada.ca \(Chemical substances\) website](https://www.canada.ca/Chemical-substances).

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication of final decision after screening assessment of four substances in the Other Polymers Group specified on the Domestic Substances List (subsection 77(6) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas the four substances identified in the annex below are substances identified under subsection 73(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

Whereas a summary of the screening assessment conducted on these substances pursuant to section 74 of the Act is annexed hereby;

And whereas it is concluded that DGEBA-DA resin, soya alkyd resin and polyurethane-33 do not meet any of the criteria set out in section 64 of the Act,

Notice therefore is hereby given that the Minister of the Environment and the Minister of Health (the ministers) propose to take no further action on these substances at this time under section 77 of the Act;

And whereas it is concluded that PHMB meets one or more of the criteria set out in section 64 of the Act,

À la lumière de tous les renseignements contenus dans la présente évaluation préalable, il est conclu que la coumarine 1 satisfait aux critères énoncés à l'alinéa 64c) de la LCPE, car elle pénètre ou peut pénétrer dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Conclusion générale

Il est donc conclu que la coumarine 1 satisfait à un ou plusieurs des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE.

Il est également conclu que la coumarine 1 répond aux critères de persistance, mais pas à ceux de bioaccumulation, énoncés dans le *Règlement sur la persistance et la bioaccumulation* de la LCPE.

L'évaluation préalable et le document sur l'approche de la gestion des risques pour cette substance sont disponibles sur le [site Web Canada.ca \(Substances chimiques\)](https://www.canada.ca/Substances-chimiques).

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

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

Publication de la décision finale après évaluation préalable de quatre substances du groupe des autres polymères inscrits sur la Liste intérieure [paragraphe 77(6) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu que les quatre substances énoncées dans l'annexe ci-dessous sont des substances qui satisfont aux critères du paragraphe 73(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

Attendu qu'un résumé de l'évaluation préalable des substances réalisée en application de l'article 74 de la Loi est ci-annexé;

Attendu qu'il est conclu que la résine de bis(prop-2-énoate) de DGEBA, la résine alkyde de soja et le polyuréthane 33 ne satisfont à aucun des critères de l'article 64 de la Loi,

Avis est par les présentes donné que le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé (les ministres) proposent de ne rien faire pour le moment à l'égard de ces substances en vertu de l'article 77 de la Loi;

Attendu qu'il est conclu que le PHMB satisfait à au moins un des critères énoncés à l'article 64 de la Loi,

Notice therefore is hereby given that the ministers propose to recommend to Her Excellency the Governor in Council that PHMB be added to Schedule 1 to the Act.

Notice is furthermore given that the ministers are releasing a proposed risk management approach document for PHMB on the [Canada.ca \(Chemical substances\) website](https://www.canada.ca/chemical-substances) to continue discussions with stakeholders on the manner in which the ministers intend to develop a proposed regulation or instrument respecting preventive or control actions in relation to the substance.

Public comment period on the proposed risk management approach

Any person may, within 60 days after publication of the proposed risk management approach document, file with the Minister of the Environment written comments on the proposed risk management approach document. More information regarding the scientific considerations may be obtained from the [Canada.ca \(Chemical substances\) website](https://www.canada.ca/chemical-substances). All comments must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be addressed to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3, by email to substances@ec.gc.ca or by using the online reporting system available through [Environment and Climate Change Canada's Single Window](https://www.ec.gc.ca/EnvironmentandClimateChange/EnvironmentandClimateChange/Canada'sSingleWindow/).

In accordance with section 313 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, any person who provides information in response to this notice may submit with the information a request that it be treated as confidential.

Steven Guilbeault

Minister of the Environment

Jean-Yves Duclos

Minister of Health

ANNEX

Summary of the screening assessment of the Other Polymers Group

Pursuant to section 74 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the Minister of Environment and the Minister of Health have conducted a screening assessment of four substances referred to collectively under the Chemicals Management Plan as the Other Polymers Group. Substances in this group were identified as priorities for assessment as they met the categorization criteria under subsection 73(1) of CEPA. The Chemical

Avis est par les présentes donné que les ministres proposent de recommander à Son Excellence la Gouverneure en conseil que le PHMB soit ajouté à l'annexe 1 de la Loi.

Avis est de plus donné que les ministres ont publié une approche proposée de gestion des risques pour le PHMB sur le [site Web Canada.ca \(Substances chimiques\)](https://www.canada.ca/substances) afin de continuer les discussions avec les parties intéressées sur la façon dont ils entendent élaborer un projet de texte réglementaire concernant les mesures de prévention ou de contrôle relatives à la substance.

Délai pour recevoir les commentaires du public sur l'approche de gestion des risques proposée

Dans les 60 jours suivant la publication de l'approche de gestion des risques proposée, quiconque peut présenter des commentaires par écrit au ministre de l'Environnement à ce sujet. Des précisions sur les considérations scientifiques peuvent être obtenues à partir du [site Web Canada.ca \(Substances chimiques\)](https://www.canada.ca/substances). Tous les commentaires doivent mentionner la Partie I de la *Gazette du Canada* et la date de publication du présent avis, et être adressés au Directeur exécutif, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3, par courriel à substances@ec.gc.ca ou au moyen du système de déclaration en ligne accessible par l'entremise du [Guichet unique d'Environnement et Changement climatique Canada](https://www.ec.gc.ca/EnvironmentetChangementclimatiqueCanada/).

Conformément à l'article 313 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, quiconque fournit des renseignements en réponse au présent avis peut en même temps demander que ceux-ci soient considérés comme confidentiels.

Le ministre de l'Environnement

Steven Guilbeault

Le ministre de la Santé

Jean-Yves Duclos

ANNEXE

Résumé de l'évaluation préalable pour le groupe des autres polymères

En vertu de l'article 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé ont réalisé l'évaluation préalable des quatre substances appelées collectivement groupe des autres polymères dans le Plan de gestion des produits chimiques. Il a été établi que les substances de ce groupe sont prioritaires pour une évaluation, car elles satisfont aux critères de catégorisation

Abstracts Service Registry Number (CAS RN¹), the *Domestic Substances List* (DSL) names and the abbreviations of these substances are listed in the table below.

énoncés au paragraphe 73(1) de la LCPE. Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS¹), le nom sur la *Liste intérieure* (LI) et l'abréviation de ces substances figurent dans le tableau ci-dessous.

Substances in the Other Polymers Group

CAS RN	DSL name	Abbreviation
55818-57-0	Phenol, 4,4'-(1-methylethylidene)bis-, polymer with (chloromethyl)oxirane, 2-propenoate	DGEBA-DA resin
32289-58-0 27083-27-8 ^a	Poly(iminocarbonimidoyliminocarbonimidoylimino-1,6-hexanediy), hydrochloride Guanidine, <i>N,N''</i> -1,6-hexanediybis[<i>N'</i> -cyano-, polymer with 1,6-hexanediamine, hydrochloride	PHMB
67762-15-6	Soybean oil, polymer with maleic anhydride, pentaerythritol and phthalic anhydride	Soya alkyd resin
125826-44-0	Hexanedioic acid, polymer with 2,2-dimethyl-1,3-propanediol, 1,6-hexanediol, hydrazine, 3-hydroxy-2-(hydroxymethyl)-2-methylpropanoic acid and 1,1'-methylenebis[4-isocyanatocyclohexane], compd. with <i>N,N</i> -diethylethanamine	Polyurethane-33

^a This CAS RN was previously assessed under the second phase of polymer rapid screening, but it is being reassessed as it is equivalent to CAS RN 32289-58-0.

Substances du groupe des autres polymères

NE CAS	Nom sur la LI	Abréviation
55818-57-0	4,4'-Isopropylidènediphénol polymérisé avec le (chlorométhyl)oxirane, acrylate	Résine de bis(prop-2-énoate) de DGEBA
32289-58-0 27083-27-8 ^a	Chlorhydrate de poly (iminocarbonimidoyliminocarbonimidoylimino-hexane-1,6-diyl) 3,3'-Dicyano-1,1'-hexane-1,6-diylidiguanidine polymérisée avec l'hexane-1,6-diamine, chlorhydrate	PHMB
67762-15-6	Huile de soja polymérisée avec l'anhydride maléique, le pentaérythritol et l'anhydride phtalique	Résine alkyde de soja
125826-44-0	Acide adipique polymérisé avec le 2,2-diméthylpropane-1,3-diol, l'hexane-1,6-diol, l'hydrazine, l'acide 3-hydroxy-2-(hydroxyméthyl)-2-méthylpropionique et le diisocyanate de 4,4'-méthylènedicyclohexyle, composé avec la triéthylamine	Polyuréthane 33

^a La substance portant ce NE CAS a déjà été évaluée lors de la deuxième phase de l'évaluation préalable rapide des polymères, mais elle fait à nouveau l'objet d'une évaluation, car elle est équivalente à la substance de NE CAS 32289-58-0.

DGEBA-DA resin, PHMB (CAS RNs 32289-58-0 and 27083-27-8), soya alkyd resin, and polyurethane-33 were identified in the second phase of polymer rapid screening (ECCC, HC 2018) as having either low water solubility/extractability or low potential for exposure, and were characterized as having low potential for ecological risk. However, they were identified on the basis of structural alerts, toxicological information and/or uses associated with significant consumer exposure as requiring further assessment due to potential human health risk. The present assessment further elaborates on the potential for DGEBA-DA resin, PHMB (CAS RNs 32289-58-0 and

Il a été établi dans la deuxième phase de l'évaluation préalable rapide des polymères (ECCC, SC 2018) que la résine de bis(prop-2-énoate) de DGEBA, le PHMB (NE CAS 32289-58-0 et 27083-27-8), la résine alkyde de soja et le polyuréthane 33 ont soit une solubilité ou extractibilité faible dans l'eau, soit un potentiel d'exposition faible, et qu'ils présentent un potentiel de risques faible pour l'environnement. Cependant, il a été jugé que ces substances nécessitent une évaluation plus poussée en raison des risques potentiels qu'elles posent pour la santé humaine, d'après les alertes structurales, les données toxicologiques ou les utilisations associées à une

¹ The Chemical Abstracts Service Registry Number (CAS RN) is the property of the American Chemical Society, and any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government of Canada when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior, written permission of the American Chemical Society.

¹ Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution, sauf si elle sert à répondre aux besoins législatifs ou si elle est nécessaire pour les rapports destinés au gouvernement du Canada lorsque des renseignements ou des rapports sont exigés par la loi ou une politique administrative, est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society.

27083-27-8), soya alkyd resin, and polyurethane-33 to cause harm to human health in order to reach an overall conclusion under section 64 of CEPA.

While conducting this assessment, it was determined that CAS RN 27083-27-8 is synonymous with CAS RN 32289-58-0; the former is described by the starting monomers, and the latter is described by the resulting polymer. As a result, the two CAS RNs can be used interchangeably. Although it had been determined that CAS RN 27083-27-8 did not meet the criteria under section 64 of CEPA during the second phase of polymer rapid screening, this CAS RN is being reassessed in this report. It is additionally noted that PHMB may also be identified by two other CAS RNs (28757-47-3 and 1802181-67-4) outside of Canada; these additional CAS RNs are not on the DSL and would be subject to notification and assessment under the *New Substances Notification Regulations (Chemicals and Polymers)* [NSNR (C&P)] prior to being imported or manufactured in Canada.

DGEBA-DA resin does not occur naturally in the environment. In Canada, it is reported to be used as a binder, sealant, and reactive oligomer in the coating, automotive and adhesive industries, as well as in printing inks and overprint varnishes, packaging (including food packaging materials), books, newsprint, cosmetics, toners, and colourants. According to the information submitted in response to a CEPA section 71 survey, between 100 000 kg and 1 000 000 kg of DGEBA-DA resin were either manufactured in or imported into Canada in 2014. Although DGEBA-DA resin contains acrylates (a reactive functional group [RFG] associated with adverse human health effects), almost all DGEBA-DA resin in commercial and consumer applications is present in its cured form, lacking the free acrylates present in the monomers and any other RFGs or structural features associated with human health concerns. Acrylate groups present in the uncured substance are associated with dermal sensitization, subchronic toxicity with effects on the prostate, and genotoxicity. However, a negligible amount of unreacted material is expected to be present in the cured DGEBA-DA resin. Neither direct exposure (oral, inhalation, dermal) nor indirect exposure of the general population to DGEBA-DA resin through residues in drinking water is expected.

exposition importante des consommateurs. La présente évaluation examine donc plus en profondeur le potentiel de la résine de bis(prop-2-énoate) de DGEBA, du PHMB (NE CAS 32289-58-0 et 27083-27-8), de la résine alkyde de soja et du polyuréthane 33 de causer des effets nocifs pour la santé humaine, afin d'établir une conclusion globale relativement à l'article 64 de la LCPE.

Pendant cette évaluation, il a été déterminé que la substance de NE CAS 27083-27-8 est un synonyme de la substance de NE CAS 32289-58-0; la première étant décrite par les monomères dont elle est issue, et la deuxième, par le polymère résultant. Par conséquent, les deux NE CAS sont interchangeables. Bien qu'il ait été établi que la substance de NE CAS 27083-27-8 ne satisfaisait pas aux critères énoncés à l'article 64 de la LCPE pendant la deuxième phase de l'évaluation préalable rapide des polymères, elle est à nouveau évaluée dans le présent rapport. Il convient aussi de noter que le PHMB peut également être désigné par deux autres NE CAS (28757-47-3 et 1802181-67-4) à l'extérieur du Canada; ces deux autres NE CAS ne figurent pas sur la LI, et les substances devraient être déclarées et évaluées conformément au *Règlement sur les renseignements concernant les substances nouvelles (substances chimiques et polymères)* [RRSN (substances chimiques et polymères)] avant d'être importées ou fabriquées au Canada.

La résine de bis(prop-2-énoate) de DGEBA n'est pas naturellement présente dans l'environnement. Au Canada, il est déclaré qu'elle est utilisée comme liant, agent d'étanchéité et oligomère réactif dans les secteurs des vêtements, de l'automobile et des adhésifs, ainsi que dans des encres d'imprimerie, des vernis de surimpression, des matériaux d'emballage (y compris d'emballage alimentaire), des livres, du papier journal, des cosmétiques, des toners et des colorants. Selon les renseignements soumis dans le cadre d'une enquête menée en vertu de l'article 71 de la LCPE, entre 100 000 et 1 000 000 kg de résine de bis(prop-2-énoate) de DGEBA ont été soit fabriqués, soit importés au Canada en 2014. Bien que la résine de bis(prop-2-énoate) de DGEBA contienne des acrylates (un groupe fonctionnel réactif associé à des effets nocifs pour la santé humaine), presque toute la résine de bis(prop-2-énoate) de DGEBA utilisée dans des applications commerciales ou offertes aux consommateurs est présente sous sa forme durcie, sans les acrylates libres trouvés dans les monomères et sans tout autre groupe fonctionnel réactif ou caractéristique structurale associés à des préoccupations pour la santé humaine. Les acrylates présents dans la substance non durcie sont associés à une sensibilisation cutanée, à une toxicité subchronique ayant des effets sur la prostate et à une génotoxicité. Cependant, la résine de bis(prop-2-énoate) de DGEBA durcie ne devrait contenir qu'une quantité négligeable de matières n'ayant pas réagi (inaltérées). Aucune exposition directe (par voie orale ou cutanée, ou par inhalation) ou indirecte de la population générale à la résine de bis(prop-2-énoate) de DGEBA par des résidus dans l'eau potable n'est attendue.

PHMB does not occur naturally in the environment. PHMB is used globally as a preservative or antimicrobial agent, mostly in cosmetics, natural health products, non-prescription drugs, pesticides, fabric softeners, contact lens solutions, and hand washes (including hand sanitizers). According to the information submitted in response to a CEPA section 71 survey, the substance is not manufactured in Canada, but between 100 kg and 1 000 kg of PHMB were imported into Canada in 2014. In Canada, direct exposure (oral, dermal, inhalation) of the general population to PHMB is expected. The greatest risk is associated with inhalation exposure. On April 7, 2017, the European Commission's Scientific Committee on Consumer Safety adopted the opinion that the use of PHMB as a preservative in cosmetic products at concentrations up to 0.1% is safe, but that its use in sprayable formulations is not advised. PHMB has high inhalation toxicity, and Commission Regulation (EU) 2019/831 states that PHMB should not be used in applications that may lead to exposure of the end user's lungs by inhalation (EU 2019). Cosmetic products containing PHMB can be purchased by Canadians. The International Nomenclature of Cosmetic Ingredients (INCI) database identifies CAS RN 32289-58-0 under the INCI name of "polyaminopropyl biguanide," and according to notifications submitted under the *Cosmetic Regulations* to Health Canada, this substance has been present in 271 cosmetics since 2015. Around half of these products list this substance at less than 0.1%, but a small number of products show concentrations of up to 3%. Considering a concentration of 0.1% PHMB in a cosmetic spray product, margins of exposure (MOEs) of 22.7 and 7.4 for adults and children, respectively, were estimated. The calculated MOEs for cosmetic spray products are considered inadequate to address uncertainties in the health effects and exposure databases. In the Natural Health Products Ingredients Database, PHMB is listed with a non-medicinal role for topical use only, up to 0.1%, as a preservative antimicrobial, and is not permitted in sprayable formulations. Indirect exposure of the general population to PHMB through environmental residues in drinking water is not anticipated. PHMB is also a dermal sensitizer. Cross-sensitization from respiratory exposure is not known; therefore, the MOEs for PHMB when used in applications where it can be inhaled are not sufficient to address uncertainties in the health effects and exposure datasets.

Le PHMB n'est pas naturellement présent dans l'environnement. Il est utilisé dans le monde entier comme agent de conservation ou agent antimicrobien, la plupart du temps dans des cosmétiques, des produits de santé naturels, des médicaments en vente libre, des pesticides, des assouplissants, des solutions pour lentilles de contact et des nettoyants pour les mains (y compris des désinfectants). Selon les renseignements soumis dans le cadre d'une enquête menée en vertu de l'article 71 de la LCPE, la substance n'est pas fabriquée au Canada, mais y a été importée en une quantité se situant entre 100 et 1 000 kg en 2014. Au Canada, une exposition directe (par voie orale ou cutanée, ou par inhalation) de la population générale au PHMB est attendue. Le plus grand risque est associé à l'exposition par inhalation. Le 7 avril 2017, le Comité scientifique pour la sécurité des consommateurs (CSSC) de la Commission européenne a adopté le point de vue selon lequel l'utilisation de PHMB comme agent de conservation dans des produits cosmétiques à des concentrations allant jusqu'à 0,1 % est sans danger, mais elle est contre-indiquée en préparation pulvérisable. Le PHMB a une toxicité élevée par inhalation et le Règlement (UE) 2019/831 de la Commission stipule qu'il ne doit pas être utilisé dans les applications pouvant entraîner l'exposition des poumons de l'utilisateur final par inhalation (UE 2019). Les Canadiens peuvent acheter des produits cosmétiques contenant du PHMB. La nomenclature internationale d'ingrédients de cosmétiques (INCI) désigne la substance de NE CAS 32289-58-0 comme le « polyaminopropyl biguanide », et selon les déclarations soumises à Santé Canada en vertu du *Règlement sur les cosmétiques*, cette substance a été présente dans 271 produits cosmétiques depuis 2015. Environ la moitié de ces produits ont une teneur inférieure à 0,1 %, mais un petit nombre présentent une concentration pouvant aller jusqu'à 3 %. En supposant une concentration de 0,1 % de PHMB dans un produit cosmétique en atomiseur, des marges d'exposition (ME) de 22,7 et de 7,4 ont été estimées pour les adultes et les enfants, respectivement. Les ME calculées pour ces produits sont considérées comme insuffisantes pour tenir compte des incertitudes dans les bases de données sur l'exposition et les effets sur la santé. Dans la Base de données sur les ingrédients de produits de santé naturels, le PHMB est inscrit comme pouvant avoir un rôle non médical d'agent de conservation antimicrobien, pour une utilisation topique uniquement, jusqu'à une concentration de 0,1 %. Il n'est pas permis dans les préparations pulvérisables. L'exposition indirecte de la population générale au PHMB par des résidus environnementaux dans l'eau potable serait nulle. Le PHMB est également un sensibilisant cutané. On ne sait si une sensibilisation croisée par exposition par voie respiratoire est possible. Par conséquent, en ce qui concerne les utilisations du PHMB dans des applications où il peut être inhalé, les ME ne sont pas suffisantes pour tenir compte des incertitudes dans les bases de données sur l'exposition et les effets sur la santé.

On the basis of further evaluation, soya alkyd resin and polyurethane-33 were identified as meeting the criteria used to identify polymers of low concern of the NSNR (C&P). Both of these substances are used in coatings such as paints. Polymers of low concern are generally of low ecological and human health hazard. These two polymers are therefore not a concern to human health.

Considering all available lines of evidence presented in this screening assessment, there is a low risk of harm to the environment from DGEBA-DA resin, PHMB (CAS RNs 32289-58-0 and 27083-27-8), soya alkyd resin, and polyurethane-33. It is concluded that these substances do not meet the criteria under paragraph 64(a) or (b) of CEPA as they are not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity or that constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends.

Considering all the information presented in this screening assessment, it is concluded that DGEBA-DA resin, soya alkyd resin, and polyurethane-33 do not meet the criteria under paragraph 64(c) of CEPA as they are not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger to human life or health in Canada. However, it is concluded that PHMB (CAS RNs 32289-58-0 and 27083-27-8) meets the criteria under paragraph 64(c) of CEPA as it is entering or may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Overall conclusion

It is concluded that DGEBA-DA resin, soya alkyd resin, and polyurethane-33 do not meet any of the criteria set out in section 64 of CEPA, but that PHMB (CAS RNs 32289-58-0 and 27083-27-8) does meet the criteria in section 64 of CEPA.

It is also concluded that PHMB (CAS RNs 32289-58-0 and 27083-27-8) meets the persistence criteria but not the bioaccumulation criteria as set out in the *Persistence and Bioaccumulation Regulations* of CEPA.

The screening assessment and the risk management approach document for this substance are available on the [Canada.ca \(Chemical substances\) website](https://www.canada.ca/Chemical-substances).

Selon l'évaluation approfondie, la résine alkyde de soja et le polyuréthane 33 satisfont aux critères utilisés pour cerner les polymères peu préoccupants énoncés dans le RRSN (substances chimiques et polymères). Ces deux substances sont employées dans des revêtements comme les peintures. Les polymères peu préoccupants sont généralement peu dangereux pour l'environnement et la santé humaine. Ces deux polymères ne soulèvent donc pas de préoccupations quant à la santé humaine.

Compte tenu de tous les éléments de preuve contenus dans la présente évaluation préalable, la résine de bis(prop-2-énoate) de DGEBA, le PHMB (NE CAS 32289-58-0 et 27083-27-8), la résine alkyde de soja et le polyuréthane 33 présentent un faible risque d'effets nocifs pour l'environnement. Il est conclu que ces substances ne satisfont pas aux critères énoncés aux alinéas 64a) et b) de la LCPE, car ils ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique, ou à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie.

À la lumière des renseignements contenus dans la présente évaluation préalable, il est conclu que la résine de bis(prop-2-énoate) de DGEBA, la résine alkyde de soja et le polyuréthane 33 ne satisfont pas aux critères énoncés à l'alinéa 64c) de la LCPE, car ils ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines. Cependant, il est conclu que le PHMB (NE CAS 32289-58-0 et 27083-27-8) satisfait aux critères énoncés à l'alinéa 64c) de la LCPE, car il pénètre ou peut pénétrer dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Conclusion générale

Il est conclu que la résine de bis(prop-2-énoate) de DGEBA, la résine alkyde de soja et le polyuréthane 33 ne satisfont à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE, mais que le PHMB (NE CAS 32289-58-0 et 27083-27-8) y satisfait.

Il est également conclu que le PHMB (NE CAS 32289-58-0 et 27083-27-8) répond aux critères de persistance, mais pas à ceux de bioaccumulation énoncés dans le *Règlement sur la persistance et la bioaccumulation* de la LCPE.

L'évaluation préalable et le document sur l'approche de la gestion des risques pour ces substances sont disponibles sur le [site Web Canada.ca \(Substances chimiques\)](https://www.canada.ca/Substances-chimiques).

DEPARTMENT OF HEALTH**FOOD AND DRUGS ACT***Notice of intent to consult on Health Canada's proposed fees for natural health products*

On May 12, 2023, Health Canada (the Department) launched a public consultation on the proposed introduction of fees for natural health products (NHPs).

Purpose

This notice informs interested stakeholders of the intent of the Minister of Health to implement new fees for the review and sale of natural health products in Canada.

Background

Under the *Natural Health Products Regulations*, NHPs are considered to be naturally occurring substances used to restore health or maintain good health. Health Canada regulates these products in its role as the federal authority responsible for the safety, efficacy and quality of all products affecting the health and safety of people in Canada. Health Canada regulates NHPs via the *Natural Health Products Regulations* of the *Food and Drugs Act* (FDA). Through the FDA, the Minister of Health has the authority to set fees for the Department's regulatory activities.

Health Canada has been charging fees to industry for its regulatory services related to drugs and medical devices since the mid-1990s, consistent with international practices. NHPs are the only line of health products for which all regulatory activities are funded by the public. The Department committed to introducing fees to address significant risk issues identified in the [2021 audit](#) from the Commissioner of the Environment and Sustainable Development (CESD). Fees will help provide predictable and sustainable funding for necessary program improvements and increased regulatory oversight.

Fee proposal

Health Canada has developed a fee proposal that lays out the fees for NHPs that would support activities under the *Natural Health Products Regulations*. The proposed fees are tailored to NHPs and include mitigation and accountability measures that follow best practices already in place for drugs and medical devices.

There are three proposed fee lines:

- site licence (SL) fees

MINISTÈRE DE LA SANTÉ**LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES***Avis d'intention de consulter sur les frais proposés par Santé Canada pour les produits de santé naturels*

Le 12 mai 2023, Santé Canada (le Ministère) a lancé une consultation publique sur l'introduction proposée de frais pour les produits de santé naturels (PSN).

Objectif

Le présent avis informe les intervenants intéressés de l'intention du ministre de la Santé de mettre en œuvre de nouveaux frais pour l'examen et la vente de produits de santé naturels au Canada.

Contexte

En vertu du *Règlement sur les produits de santé naturels*, les PSN sont considérés comme des substances d'origine naturelle utilisées pour rétablir la santé ou maintenir une bonne santé. Santé Canada réglemente ces produits en tant qu'autorité fédérale responsable de l'innocuité, de l'efficacité et de la qualité de tous les produits ayant une incidence sur la santé et la sécurité des personnes au Canada. Santé Canada réglemente les PSN par le biais du *Règlement sur les produits de santé naturels* de la *Loi sur les aliments et drogues* (LAD). Par le biais de la LAD, le ministre de la Santé est habilité à fixer des frais pour les activités réglementaires du Ministère.

Depuis le milieu des années 1990, Santé Canada facture des frais à l'industrie pour ses services réglementaires liés aux médicaments et aux dispositifs médicaux, conformément aux pratiques internationales. Les PSN sont la seule gamme de produits de santé pour laquelle toutes les activités de réglementation sont financées par le public. Le Ministère s'est engagé à introduire des frais pour traiter les questions de risque importantes identifiées dans l'[audit de 2021](#) du commissaire à l'environnement et au développement durable (CEDD). Les frais aideront à fournir un financement prévisible et durable pour les améliorations nécessaires du programme et une surveillance réglementaire accrue.

Proposition de frais

Santé Canada a élaboré une proposition de frais qui établit les frais pour les PSN qui soutiendraient les activités en vertu du *Règlement sur les produits de santé naturels*. Les frais proposés sont adaptés aux PSN et comprennent des mesures d'atténuation et de responsabilisation qui suivent les pratiques exemplaires déjà en place pour les médicaments et les instruments médicaux.

Trois catégories de frais sont proposées :

- les frais de licence d'exploitation (LE)

- right to sell (RTS) fees
- pre-market evaluation fees

This proposal includes mitigation measures for small businesses to help minimize the impact of fees. The industry can further expect enhanced predictability in program delivery via clear service standards, while Canadians will benefit from a more reliable and safer NHP market as a result of increased regulatory oversight.

The fee proposal is subject to a 75-day consultation period. The feedback received will be used to refine the proposal as the Department seeks to implement fees that reflect the NHP program in a fair and transparent way. The fee proposal will then be finalized, and a fee order will be published in the *Canada Gazette*, Part II. Fees are planned to come into force on April 1, 2025.

Consultation

Stakeholders and the public are invited to review Health Canada's proposed fees and associated performance standards for NHPs. The [fee proposal](#) may be found on the Department's website.

Please visit the fee proposal [consultation page](#) for details on how to participate in the consultation. The fee proposal will be posted for 75 calendar days, ending July 26, 2023.

The Department is committed to respecting the privacy of consultation participants. All personal information created, held or collected by the Department will be treated in accordance with the [Privacy Act](#).

Contact information

You can direct any inquiries to the following address:

Natural and Non-prescription Health Products
Directorate
Health Products and Food Branch
Health Canada
2 Constellation Drive, PL 2607A
Nepean, Ontario
K1A 0K9
Email: nnhpd.consultation-dpsns@hc-sc.gc.ca

- les frais de droit de vente (DDV)
- les frais d'évaluation préalable à la mise sur le marché

Cette proposition comprend des mesures d'atténuation pour les petites entreprises afin de minimiser l'impact des frais. L'industrie peut en outre s'attendre à une meilleure prévisibilité dans l'exécution du programme grâce à des normes de service claires, tandis que les Canadiens bénéficieront d'un marché des PSN plus fiable et plus sûr grâce à une surveillance réglementaire accrue.

La proposition de frais est soumise à une période de consultation de 75 jours. Les commentaires reçus seront utilisés pour peaufiner la proposition, car le Ministère cherche à mettre en œuvre des frais qui reflètent le programme des PSN d'une manière équitable et transparente. La proposition de frais sera ensuite finalisée, et un arrêté de frais sera publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Les frais devraient entrer en vigueur le 1^{er} avril 2025.

Consultation

Les intervenants et le public sont invités à examiner les frais proposés par Santé Canada et les normes de performance associées pour les PSN. La [proposition de frais](#) peut être trouvée sur le site Web du Ministère.

Veuillez consulter la [page de consultation](#) sur la proposition de frais pour obtenir des détails sur la façon de participer à la consultation. La proposition de frais sera affichée pendant 75 jours civils, jusqu'au 26 juillet 2023.

Le Ministère s'engage à respecter la vie privée des participants à la consultation. Toutes les informations personnelles créées, détenues ou collectées par le Ministère seront traitées conformément à la [Loi sur la protection des renseignements personnels](#).

Coordonnées

Toute demande de renseignements peut être envoyée à l'adresse suivante :

Direction des produits de santé naturels et sans ordonnance
Direction générale des produits de santé et des aliments
Santé Canada
2, promenade Constellation, IA 2607A
Nepean (Ontario)
K1A 0K9
Courriel : nnhpd.consultation-dpsns@hc-sc.gc.ca

INNOVATION, SCIENCE AND ECONOMIC DEVELOPMENT CANADA**RADIOCOMMUNICATION ACT**

Notice No. SPB-001-23 — Decision on a Non-Competitive Local Licensing Framework, Including Spectrum in the 3900-3980 MHz Band and Portions of the 26, 28 and 38 GHz Bands

The intent of this notice is to announce the release of the document entitled SPB-001-23, *Decision on a Non-Competitive Local Licensing Framework, Including Spectrum in the 3900-3980 MHz Band and Portions of the 26, 28, and 38 GHz Bands*, which sets out the decisions of Innovation, Science and Economic Development Canada (ISED) with respect to a non-competitive local licensing framework and its application to the spectrum in the 3900-3980 MHz band (referred to as the 3900 MHz band) and portions of the 26/28 GHz and 38 GHz bands (millimetre wave bands, or mmWave bands).

This document is a result of the consultation process initiated in SPB-003-22, *Consultation on a Non-Competitive Local Licensing Framework, Including Spectrum in the 3900-3980 MHz Band and Portions of the 26, 28 and 38 GHz Bands*.

Obtaining copies

Copies of this notice and of documents referred to herein are available electronically on ISED's [Spectrum Management and Telecommunications website](#).

Official versions of notices can be viewed on the [Canada Gazette website](#).

May 3, 2023

Chantal Davis

Senior Director
Spectrum Regulatory Policy
Spectrum Licensing Policy Branch

PRIVY COUNCIL OFFICE*Appointment opportunities*

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

INNOVATION, SCIENCES ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE CANADA**LOI SUR LA RADIOCOMMUNICATION**

Avis n° SPB-001-23 — Décision sur un cadre de délivrance de licences non concurrentielles locales, comprenant le spectre dans la bande de 3 900 à 3 980 MHz et dans certaines parties des bandes de 26, 28 et de 38 GHz

Le présent avis a pour objet d'annoncer la publication du document intitulé SPB-001-23, *Décision sur un cadre de délivrance de licences non concurrentielles locales, comprenant le spectre dans la bande de 3 900 à 3 980 MHz et dans certaines parties des bandes de 26, 28 et de 38 GHz*, dans lequel sont présentées les décisions prises à Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE) concernant un cadre de délivrance de licences non concurrentielles locales (NCL) qui vise à libérer du spectre dans la bande de 3 900 à 3 980 MHz (appelée bande de 3 900 MHz) et dans certaines parties des bandes de 26, 28 et 38 GHz (bandes des ondes millimétriques).

Ce document résulte du processus de consultation amorcé par l'avis SPB-003-22, *Consultation sur un cadre de délivrance de licences non concurrentielles locales, comprenant le spectre dans la bande de 3 900 à 3 980 MHz et dans certaines parties des bandes de 26, 28 et 38 GHz*.

Obtention de copies

Le présent avis ainsi que les documents cités sont affichés sur le [site Web de Gestion du spectre et télécommunications](#) d'ISDE.

On peut consulter la version officielle des avis sur le [site Web de la Gazette Canada](#).

Le 3 mai 2023

La directrice principale

Politiques de la réglementation du spectre
Direction générale de la politique des licences du spectre

Chantal Davis**BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ***Possibilités de nominations*

Nous savons que notre pays est plus fort et notre gouvernement plus efficace lorsque les décideurs reflètent la diversité du Canada. Le gouvernement du Canada a mis en œuvre un processus de nomination transparent et fondé sur le mérite qui reflète son engagement à assurer la parité entre les sexes et une représentation adéquate des Autochtones et des groupes minoritaires dans les postes de direction. Nous continuons de rechercher des

embrace: inclusion, honesty, fiscal prudence, and generosity of spirit. Together, we will build a government as diverse as Canada.

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

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

Current opportunities

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

Governor in Council appointment opportunities

Position	Organization	Closing date
Director	Asia-Pacific Foundation of Canada	
Director	Atomic Energy of Canada Limited	
Director	Bank of Canada	
Chairperson	Business Development Bank of Canada	
Director	Business Development Bank of Canada	
Director	Canada Deposit Insurance Corporation	
Director	Canada Foundation for Sustainable Development Technology	
Director	Canada Revenue Agency	
Director	Canadian Commercial Corporation	

Canadiens qui incarnent les valeurs qui nous sont chères : l'inclusion, l'honnêteté, la prudence financière et la générosité d'esprit. Ensemble, nous créerons un gouvernement aussi diversifié que le Canada.

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

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

Possibilités d'emploi actuelles

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

Possibilités de nominations par le gouverneur en conseil

Poste	Organisation	Date de clôture
Administrateur	Fondation Asie-Pacifique du Canada	
Administrateur	Énergie atomique du Canada, Limitée	
Administrateur	Banque du Canada	
Président	Banque de développement du Canada	
Administrateur	Banque de développement du Canada	
Administrateur	Société d'assurance-dépôts du Canada	
Administrateur	Fondation du Canada pour l'appui technologique au développement durable	
Administrateur	Agence du revenu du Canada	
Administrateur	Corporation commerciale canadienne	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
Member	Canadian Cultural Property Export Review Board		Membre	Commission canadienne d'examen des exportations de biens culturels	
Director	Canadian Energy Regulator		Administrateur	Régie canadienne de l'énergie	
Chief Commissioner	Canadian Grain Commission		Président	Commission canadienne des grains	
Chief Commissioner	Canadian Human Rights Commission		Président	Commission canadienne des droits de la personne	
Pay Equity Commissioner	Canadian Human Rights Commission		Commissaire à l'équité salariale	Commission canadienne des droits de la personne	
Member	Canadian Human Rights Tribunal		Membre	Tribunal canadien des droits de la personne	
Member	Canadian Institutes of Health Research		Membre	Instituts de recherche en santé du Canada	
President	Canadian Institutes of Health Research		Président	Instituts de recherche en santé du Canada	
Member	Canadian International Trade Tribunal		Membre	Tribunal canadien du commerce extérieur	
Trustee	Canadian Museum of Immigration at Pier 21		Administrateur	Musée canadien de l'immigration du Quai 21	
Permanent Member	Canadian Nuclear Safety Commission		Membre permanent	Commission canadienne de sûreté nucléaire	
President	Canadian Nuclear Safety Commission		Président	Commission canadienne de sûreté nucléaire	
Member	Canadian Radio-television and Telecommunications Commission		Conseiller	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	
Member	Canadian Statistics Advisory Council		Membre	Conseil consultatif canadien de la statistique	
Director	Canadian Tourism Commission		Administrateur	Commission canadienne du tourisme	
Chairperson	Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board		Président	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	
Member	Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board		Membre	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports	
Member	Canadian Transportation Agency		Membre	Office des transports du Canada	
Director	Export Development Canada		Administrateur	Exportation et développement Canada	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
Director	First Nations Financial Management Board		Conseiller	Conseil de gestion financière des Premières Nations	
Commissioner	First Nations Tax Commission		Commissaire	Commission de la fiscalité des premières nations	
Member	Historic Sites and Monuments Board of Canada		Membre	Commission des lieux et monuments historiques du Canada	
Commissioner	International Commission on the Conservation of Atlantic Tunas		Commissaire	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique	
President	International Development Research Centre		Président	Centre de recherches pour le développement international	
Commissioner	International Joint Commission		Commissaire	Commission conjointe internationale	
Chairperson	Military Grievances External Review Committee		Président	Comité externe d'examen des griefs militaires	
Vice-Chairperson	Military Grievances External Review Committee		Vice-président	Comité externe d'examen des griefs militaires	
Chairperson	National Advisory Council on Poverty		Président	Conseil consultatif national sur la pauvreté	
Member	National Advisory Council on Poverty		Membre	Conseil consultatif national sur la pauvreté	
Member (Children's Issues)	National Advisory Council on Poverty		Membre (Questions relatives aux enfants)	Conseil consultatif national sur la pauvreté	
Commissioner	National Battlefields Commission		Commissaire	Commission des champs de bataille nationaux	
Director	National Gallery of Canada		Directeur	Musée des beaux-arts du Canada	
Member	Net-Zero Advisory Body		Membre	Groupe consultatif pour la carboneutralité	
Canadian Representative	North Atlantic Salmon Conservation Organization		Représentant canadien	Organisation pour la Conservation du Saumon de l'Atlantique Nord	
Canadian Representative	North Pacific Anadromous Fish Commission		Représentant canadien	Commission des poissons anadromes du Pacifique Nord	
Conflict of Interest and Ethics Commissioner	Office of the Conflict of Interest and Ethics Commissioner		Commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique	Bureau du commissaire aux conflits d'intérêts et à l'éthique	
Public Sector Integrity Commissioner	Office of the Public Sector Integrity Commissioner		Commissaire à l'intégrité du secteur public	Commissaire à l'intégrité du secteur public	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
Member	Patented Medicine Prices Review Board		Membre	Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés	
Vice-Chairperson	Patented Medicine Prices Review Board		Vice-président	Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés	
Commissioner	Public Service Commission		Commissaire	Commission de la fonction publique	
President	Public Service Commission		Président	Commission de la fonction publique	
Principal	Royal Military College of Canada		Recteur	Collège militaire royal du Canada	
Member	Standards Council of Canada		Membre	Conseil canadien des normes	
Chief Executive Officer	VIA Rail Canada Inc.		Président et premier dirigeant	VIA Rail Canada Inc.	
Chief Executive Officer	Windsor-Detroit Bridge Authority		Président et premier dirigeant	Autorité du pont Windsor-Détoit	

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

First Session, 44th Parliament

PRIVATE BILLS

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

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

Eric Janse

Acting Clerk of the House of Commons

OFFICE OF THE CHIEF ELECTORAL OFFICER

CANADA ELECTIONS ACT

Deregistration of a registered electoral district association

In accordance with subsection 467(1) of the *Canada Elections Act*, the “Algoma–Manitoulin–Kapusking CHP EDA” is deregistered, effective May 31, 2023.

May 2, 2023

Josée Villeneuve

Senior Director
Political Financing

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, 44^e législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'[article 130](#) du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 20 novembre 2021.

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

Le greffier intérimaire de la Chambre des communes

Eric Janse

BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

Radiation d'une association de circonscription enregistrée

Conformément au paragraphe 467(1) de la *Loi électorale du Canada*, « Algoma–Manitoulin–Kapusking CHP EDA » est radiée à compter du 31 mai 2023.

Le 2 mai 2023

La directrice principale
Financement politique

Josée Villeneuve

COMMISSIONS**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION****NOTICE TO INTERESTED PARTIES**

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

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

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**PART 1 APPLICATIONS**

The following applications for renewal or amendment, or complaints were posted on the Commission's website between March 30 and May 4, 2023.

COMMISSIONS**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES****AVIS AUX INTÉRESSÉS**

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

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

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**DEMANDES DE LA PARTIE 1**

Les demandes de renouvellement ou de modification ou les plaintes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 30 mars et le 4 mai 2023.

Application filed by / Demande présentée par	Application number / Numéro de la demande	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Deadline for submission of interventions, comments or replies / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses
Sonème (2007) inc.	2022-0414-7	CFLO-FM	Mont-Laurier	Quebec / Québec	May 1, 2023 / 1 ^{er} mai 2023
Radio Beauséjour inc.	2023-0128-2	CJSE-FM-1	Memramcook	New-Brunswick / Nouveau- Brunswick	May 18, 2023 / 18 mai 2023
Harvard Broadcasting Inc.	2023-0164-6	CKEA-FM	Edmonton	Alberta	May 17, 2023 / 17 mai 2023
Canadian Broadcasting Corporation / Société Radio-Canada	2023-0187-8	CBC/SRA	Across Canada / L'ensemble du Canada	N.A. / s.o.	May 17, 2023 / 17 mai 2023
Egale Canada	2023-0210-8	Fox News	Across Canada / L'ensemble du Canada	N.A. / s.o.	June 2, 2023 / 2 juin 2023
Public Interest Advocacy Centre / Le Centre pour la défense de l'intérêt public	2023-0219-9	Broadcasting Participation Fund / Le Fonds de participation à la radiodiffusion	Across Canada / L'ensemble du Canada	N.A. / s.o.	May 31, 2023 / 31 mai 2023

ADMINISTRATIVE DECISIONS

DÉCISIONS ADMINISTRATIVES

Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Date of decision / Date de la décision
Stingray Radio Inc. / Radio Stingray inc.	CHCM-FM	Marystown	Newfoundland and Labrador / Terre-Neuve-et-Labrador	April 26, 2023 / 26 avril 2023

DECISIONS

DÉCISIONS

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2022-221-1	May 4, 2023 / 4 mai 2023	Stingray Group Inc.	Regulatory relief / Allègement réglementaire	Across Canada / L'ensemble du Canada	N.A. / s.o.
2023-105	April 17, 2023 / 17 avril 2023	Stingray Group Inc. / Groupe Stingray inc.	Stingray HITS	Across Canada / L'ensemble du Canada	N.A. / s.o.
2023-106	April 18, 2023 / 18 avril 2023	Leclerc Communication inc.	Various French- language commercial radio stations / Diverses stations de radio commerciale de langue française	Various locations in Quebec / Diverses localités au Québec	N.A. / s.o.
2023-107	April 18, 2023 / 18 avril 2023	Various licensees / Divers titulaires	Various French- language commercial radio stations / Diverses stations de radio commerciale de langue française	Various locations in Quebec / Diverses localités au Québec	N.A. / s.o.
2023-109	April 18, 2023 / 18 avril 2023	Aboriginal Multi- Media Society of Alberta	CIWE-FM	Edmonton and / et Fort McMurray	Alberta
2023-110	April 18, 2023 / 18 avril 2023	Maritime Broadcasting System Limited	Various English- language commercial radio stations / Diverses stations de radio commerciale de langue anglaise	Various locations in New Brunswick and Nova Scotia / Diverses localités au Nouveau- Brunswick et en Nouvelle-Écosse	N.A. / s.o.
2023-111	April 18, 2023 / 18 avril 2023	Corus Radio Inc.	Various English- language commercial radio stations / Diverses stations de radio commerciale de langue anglaise	Various locations in British Columbia, Alberta, Ontario and Quebec / Diverses localités en Colombie- Britannique, Alberta, en Ontario et au Québec	N.A. / s.o.
2023-112	April 18, 2023 / 18 avril 2023	Harvard Broadcasting Inc.	Various English- language commercial radio stations / Diverses stations de radio commerciale de langue anglaise	Edmonton, Red Deer and / et Regina	Alberta and / et Saskatchewan
2023-113	April 18, 2023 / 18 avril 2023	Anthem Sports & Entertainment Corp.	i24NEWS	Across Canada / L'ensemble du Canada	
2023-115	May 2, 2023 / 2 mai 2023	Canadian Broadcasting Corporation	CFWH-FM	Atlin and / et Whitehorse	British Columbia / Colombie-Britannique and / et Yukon
2023-116	May 2, 2023 / 2 mai 2023	10070394 Canada Inc.	CFAJ	St. Catharines	Ontario

Decision number / Numéro de la décision	Publication date / Date de publication	Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province
2023-117	May 2, 2023 / 2 mai 2023	Touch Canada Broadcasting Limited Partnership	CKRD-FM	Edmonton and / et Red Deer	Alberta
2023-118	May 2, 2023 / 2 mai 2023	The JOY FM Network Inc.	CIXN-FM	Fredericton	New Brunswick / Nouveau-Brunswick
2023-119	May 2, 2023 / 2 mai 2023	Sound of Faith Broadcasting	CJTW-FM	Kitchener	Ontario
2023-121	May 3, 2023 / 3 mai 2023	Bertor Communications Ltd.	CFAO-FM	Blucher	Saskatchewan
2023-122	May 3, 2023 / 3 mai 2023	Blackgold Radio Inc.	CKPA-FM	Ponoka and / et Stony Plain—Spruce Grove	Alberta
2023-123	May 3, 2023 / 3 mai 2023	Touch Canada Broadcasting Limited Partnership	CJLI and / et CKPW-FM	Calgary, Edmonton and / et Yorkton	Alberta
2023-124	May 3, 2023 / 3 mai 2023	Various licensees / Divers titulaires	Various English- language commercial radio stations / Diverses stations de radio commerciale de langue anglaise	Various locations / Diverses localités	Saskatchewan
2023-125	May 3, 2023 / 3 mai 2023	Dufferin Communications Inc.	Various English- language commercial radio stations / Diverses stations de radio commerciale de langue anglaise	Various locations / Diverses localités	Manitoba and / et Ontario
2023-126	May 4, 2023 / 4 mai 2023	Gesgapegiag Community Access Program	New low-power, Indigenous (Type B Native) FM radio station / Nouvelle station de radio FM autochtone (de type B) de faible puissance	Gesgapegiag	Quebec / Québec
2023-127	May 4, 2023 / 4 mai 2023	Ag-Com Productions Ltd.	The Rural Channel	Regina	Saskatchewan

REGULATORY POLICIES**POLITIQUES RÉGLEMENTAIRES**

Regulatory policy number / Numéro de la politique réglementaire	Publication date / Date de publication	Title / Titre
2023-114	April 18, 2023 / 18 avril 2023	Renaming of BBC World News as BBC News on the List of non-Canadian programming services and stations authorized for distribution / Changement de nom de BBC World News pour BBC News sur la Liste de services de programmation et de stations non canadiens approuvés pour distribution

*(Erratum)**(Erratum)***PUBLIC SERVICE COMMISSION****COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE****PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT****LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE***Permission granted (Bissinger, Alexandra)**Permission accordée (Bissinger, Alexandra)*

Notice is hereby given that the notice bearing the above-mentioned title published in the *Canada Gazette*, Part I,

Avis est par les présentes donné que l'avis portant le titre susmentionné publié le samedi 17 septembre 2022 dans la

Vol. 156, No. 38, Saturday, September 17, 2022, on page 4807, should have been written as follows:

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Alexandra Bissinger, Engineering Officer, National Defence, to seek nomination as, and be, a candidate, before and during the election period, for a Councillor position for the Town of Comox, British Columbia, in the municipal election to be held on October 15, 2022.

August 31, 2022

Lily Klassen

Acting Director General
Staffing Support, Priorities and Political Activities
Directorate

(Erratum)

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Yende-Ashiri, Yvette)

Notice is hereby given that the notice bearing the above-mentioned title published in the *Canada Gazette*, Part I, Vol. 156, No. 25, Saturday, June 18, 2022, on page 3283, should have been written as follows:

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Yvette Yende-Ashiri, Executive Assistant, Heritage Canada, to seek nomination as, and be, a candidate, before and during the election period, for the position of Councillor, Orleans South-Navan Ward, for the City of Ottawa, Ontario, in the municipal election to be held on October 24, 2022.

May 24, 2022

Lynn Brault

Director General
Staffing Support, Priorities and Political Activities
Directorate

Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 156, n° 38, à la page 4807, aurait dû être rédigé ainsi :

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Alexandra Bissinger, officière ingénieure, Défense nationale, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de tenter d'être choisie comme candidate et de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, à un poste de conseillère de la Ville de Comox (Colombie-Britannique), à l'élection municipale prévue pour le 15 octobre 2022.

Le 31 août 2022

La directrice générale par intérim

Direction du soutien en dotation, des priorités et des activités politiques

Lily Klassen

(Erratum)

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Yende-Ashiri, Yvette)

Avis est par les présentes donné que l'avis portant le titre susmentionné publié le samedi 18 juin 2022 dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, vol. 156, n° 25, à la page 3283, aurait dû être rédigé ainsi :

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Yvette Yende-Ashiri, adjointe exécutive, Patrimoine Canada, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de tenter d'être choisie comme candidate et de se porter candidate, avant et pendant la période électorale, au poste de conseillère, quartier Orléans Sud-Navan de la Ville d'Ottawa (Ontario), à l'élection municipale prévue pour le 24 octobre 2022.

Le 24 mai 2022

La directrice générale

Direction du soutien en dotation, des priorités et des activités politiques

Lynn Brault

ORDERS IN COUNCIL**DEPARTMENT OF TRANSPORT****CANADA TRANSPORTATION ACT**

Order varying the Terms and Conditions governing the merged entity operating as Canadian North

P.C. 2023-358 April 20, 2023

Whereas, by Order in Council P.C. 2019-805 of June 16, 2019, the Governor in Council approved, under subsection 53.2(7) of the *Canada Transportation Act*, the merger of Bradley Air Services Limited (First Air) and Canadian North Inc., subject to the terms and conditions set out in the schedule to that Order;

Whereas, on October 27, 2022, Bradley Air Services Limited made an application under subsection 53.2(8) of that Act, to vary or rescind those terms and conditions;

Whereas the Minister of Transport has, in accordance with subsection 53.2(8) of that Act, consulted with the Commissioner of Competition;

And whereas the Governor in Council is satisfied that, taking into account the new measures that Bradley Air Services Limited is prepared to undertake, it is in the public interest to vary those terms and conditions as it would benefit the stability of Bradley Air Services Limited's operations and the stability of air transportation in Canada's northern regions;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, under subsection 53.2(8) of the *Canada Transportation Act*, varies the terms and conditions imposed by Order in Council P.C. 2019-805 of June 16, 2019 by replacing the schedule to that Order with the attached schedule to this Order.

SCHEDULE**Terms and Conditions****1.0 Definitions**

The following definitions shall apply to these Terms and Conditions.

“**Allowable Annual Profit**” means the maximum allowable annual net profit margin of the Merged Entity on its combined scheduled passenger and cargo delivery operations in each Year, which shall not exceed 10% after accounting for the Year's Allowable Loss Recovery, calculated and verified in accordance with the Amended and Restated Implementation and Monitoring Agreement.

DÉCRETS**MINISTÈRE DES TRANSPORTS****LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA**

Décret modifiant les conditions générales régissant l'entité fusionnée opérant sous le nom de Canadian North

C.P. 2023-358 Le 20 avril 2023

Attendu que, par le décret C.P. 2019-805 du 16 juin 2019, la gouverneure en conseil a approuvé, en vertu du paragraphe 53.2(7) de la *Loi sur les transports au Canada*, sous réserve des conditions énoncées à l'annexe de ce décret, la fusion de Bradley Air Services Limited (First Air) et de Canadian North Inc.;

Attendu que, le 27 octobre 2022, au titre du paragraphe 53.2(8) de cette loi, Bradley Air Services Limited a demandé que soient modifiées ou annulées ces conditions;

Attendu que le ministre des Transports a, aux termes du paragraphe 53.2(8) de cette loi, consulté le commissaire de la concurrence;

Attendu que la gouverneure en conseil est convaincue que, compte tenu des nouvelles mesures que Bradley Air Services Limited est disposée à prendre, la modification de ces conditions servirait l'intérêt public puisqu'elle favoriserait la stabilité des activités de Bradley Air Services Limited et la stabilité du transport aérien dans les régions nordiques du Canada,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 53.2(8) de la *Loi sur les transports au Canada*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil modifie les conditions imposées en vertu du décret C.P. 2019-805 du 16 juin 2019 en remplaçant l'annexe de ce décret par l'annexe du présent décret.

ANNEXE**Conditions****1.0 Définitions**

Les définitions qui suivent s'appliquent aux présentes conditions.

« **Bénéfice annuel admissible** » signifie la marge bénéficiaire annuelle nette maximale admissible de l'entité fusionnée sur ses activités combinées de transport régulier de passagers et de fret au cours de chaque année, qui ne doit pas dépasser 10 % après avoir tenu compte du recouvrement des pertes admissibles de l'année, calculé et vérifié conformément à l'Accord de mise en œuvre et de surveillance modifié et mis à jour.

“**Allowable Loss Recovery**” means the amount of \$32.2 Million Canadian Dollars of past losses, recoverable over the remainder of the Term in accordance with the Amended and Restated Implementation and monitoring Agreement.

“**Amended and Restated Implementation and Monitoring Agreement**” means an administrative agreement entered into between the Merged Entity and the Minister to implement these Terms and Conditions, as amended from time to time.

“**Affiliate**” has the meaning ascribed to that term in the *Canada Business Corporations Act*.

“**Average Annual Regional Cargo Fares**” means the average annual cargo fare in any Region, calculated in accordance with the Amended and Restated Implementation and Monitoring Agreement.

“**Average Annual Regional Passenger Fares**” means the average annual passenger fare in any Region, calculated in accordance with the terms of the Amended and Restated Implementation and Monitoring Agreement.

“**Business Day**” means any day other than a Saturday, a Sunday, a statutory holiday in the Province of Ontario or any day on which banks are not open for business in the City of Ottawa, Ontario.

“**Community**” means the any community described in Appendix “A” to these Terms and Conditions.

“**Effective Date**” means the date upon which the Amended and Restated Implementation and Monitoring Agreement is signed by the Minister and the Merged Entity.

“**Excluded Routes**” has the meaning ascribed to that term in subsection 4.5(a) of these Terms and Conditions.

“**Expiry Date**” means June 30, 2026.

“**His Majesty**” means His Majesty in Right of Canada as represented by the Minister.

“**Hub**” means a Community described as a hub in Appendix “A” to these Terms and Conditions.

“**Merged Entity**” means Bradley Air Services Limited, and its wholly owned Subsidiary, Canadian North Inc., each, a company incorporated under the laws of Canada.

“**Minister**” means the Minister of Transport.

“**Monitor**” means the Person appointed by the Minister pursuant to the provisions of the Amended and Restated Implementation and Monitoring Agreement (or any substitute appointed thereto), and any employees, agents or

« **Recouvrement des pertes admissibles** » s’entend du montant de 32,2 millions de dollars canadiens de pertes antérieures, recouvrables pour le reste du terme conformément à l’Accord de mise en œuvre et de surveillance modifié et mis à jour.

« **Accord de mise en œuvre et de surveillance modifié et mis à jour** » Accord administratif conclu entre l’entité fusionnée et le ministre en vue de mettre en œuvre les présentes conditions, modifiées de temps à autre.

« **Affilié** » s’entend au sens de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

« **Tarifs annuels moyens du fret régional** » désigne le tarif annuel moyen du fret dans n’importe quelle région, calculé conformément à l’Accord de mise en œuvre et de surveillance modifié et mis à jour.

« **Tarifs annuels moyens des voyageurs régionaux** » désigne le tarif annuel moyen des voyageurs dans n’importe quelle région, calculé conformément aux conditions de l’Accord de mise en œuvre et de surveillance modifié et mis à jour.

« **Jour ouvrable** » désigne tout jour autre qu’un samedi, un dimanche, un jour férié dans la province de l’Ontario ou tout jour où les banques ne sont pas ouvertes dans la ville d’Ottawa (Ontario).

« **Collectivité** » désigne toute collectivité décrite à l’annexe A des présentes conditions.

« **Date d’entrée en vigueur** » désigne la date à laquelle l’Accord de mise en œuvre et de surveillance modifié et mis à jour est signé par le ministre et l’entité fusionnée.

« **Itinéraires exclus** » s’entend au sens de l’alinéa 4.5 a) des présentes conditions.

« **Date d’échéance** » désigne le 30 juin 2026.

« **Sa Majesté** » désigne Sa Majesté du chef du Canada, représentée par le ministre.

« **Carrefour** » désigne une collectivité décrite comme un carrefour à l’annexe A des présentes conditions.

« **Entité fusionnée** » signifie Bradley Air Services Limited et sa filiale en propriété exclusive, Canadian North inc., chacune, une société constituée en vertu des lois du Canada.

« **Ministre** » signifie le ministre des Transports.

« **Contrôleur** » Personne nommée par le ministre en vertu des dispositions de l’Accord de mise en œuvre et de surveillance modifié et mis à jour (ou tout remplaçant nommé à cette fin) et tout employé, agent ou autre

other Persons acting for or on behalf of the Monitor, to oversee and monitor the Merged Entity's compliance with these Terms and Conditions and the Amended and Restated Implementation and Monitoring Agreement.

“**Operating Loss in the Region**” means a Regional operating loss calculated in accordance with the terms of the Amended and Restated Implementation and Monitoring Agreement.

“**Original Terms and Conditions**” means the terms and conditions set out by Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 53.2(7) of the *Canada Transportation Act*, approving the proposed transaction merging Bradley Air Services Limited (First Air) and Canadian North Inc., set out in PC 2019-0805, dated 2019-06-16.

“**Original Implementation and Monitoring Agreement**” means the implementation and monitoring agreement between His Majesty, Bradley Air Services Limited and Canadian North effective as of July 9, 2019, providing for the implementation and monitoring of the Original Terms and Conditions.

“**Person**” means any individual, corporation, limited liability company, partnership, joint venture, association, joint-stock company, trust, unincorporated organization or government or any agency or political subdivision thereof.

“**Predetermined Threshold**” means a passenger load factor not exceeding 85% every month for a period of 6 consecutive months, calculated in accordance with the Amended and Restated Implementation and Monitoring Agreement.

“**Region**” means a region described in Appendix “A” to these Terms and Conditions.

“**Required Demand Levels**” means a minimally acceptable level of scheduled passenger and cargo transportation service to each Community necessary to maintain the Community's food security, essential travel and reasonable leisure travel needs, which shall be no less than one scheduled flight per week in any Community.

“**Subsidiary**” has the meaning ascribed to that term in the *Canada Business Corporations Act*.

“**Term**” means the period of time between the Effective Date and the Expiry Date.

“**Terms and Conditions**” means these Terms and Conditions, approving the variance of the Original Terms and Conditions, pursuant to section 53.2(8) of the Act.

“**Year**” means the calendar year (January 1st to December 31st).

personne agissant pour le contrôleur ou pour son compte, pour superviser et surveiller la conformité de l'entité fusionnée aux présentes conditions et à l'Accord de mise en œuvre et de surveillance modifié et mis à jour.

« **Perte d'exploitation dans la région** » désigne une perte d'exploitation régionale calculée conformément aux conditions de l'Accord de mise en œuvre et de surveillance modifié et mis à jour.

« **Conditions initiales** » désigne les conditions établies par Son Excellence la Gouverneure générale en conseil, sur recommandation du ministre des Transports, conformément au paragraphe 53.2(7) de la *Loi sur les transports au Canada*, approuvant la transaction proposée fusionnant Bradley Air Services Limited (First Air) et Canadian North Inc. énoncée dans le décret CP 2019-0805, datée du 16-06-2019.

« **Accord initial de mise en œuvre et de surveillance** » désigne l'Accord de mise en œuvre et de surveillance conclu entre Sa Majesté, Bradley Air Services Limited et Canadian North à compter du 9 juillet 2019, qui prévoit la mise en œuvre et la surveillance des conditions initiales.

« **Personne** » Personne physique, société, société à responsabilité limitée, société de personnes, coentreprise, association, société par actions, société en fiducie, organisation ou gouvernement non constitué en société ou organisme ou subdivision politique de ce dernier.

« **Seuil prédéterminé** » signifie un facteur de charge de passagers ne dépassant pas 85 % par mois pendant une période de 6 mois consécutifs, calculé conformément à l'Accord de mise en œuvre et de surveillance modifié et mis à jour.

« **Région** » désigne une région décrite à l'annexe A des présentes conditions.

« **Niveaux de demande requis** », un niveau de service de transport régulier de passagers et de fret au moins acceptable pour chaque collectivité nécessaire pour maintenir la sécurité alimentaire de la collectivité, les déplacements essentiels et les besoins raisonnables en matière de voyages d'agrément, qui ne doit pas être inférieur à un vol régulier par semaine dans toute collectivité.

« **Filiale** » s'entend au sens de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

« **Terme** » s'entend de la période comprise entre la date d'entrée en vigueur et la date d'échéance.

« **Conditions** » signifie les présentes conditions, qui approuvent la modification des conditions initiales, conformément au paragraphe 53.2(8) de la Loi.

« **Année** » s'entend de l'année civile (du 1^{er} janvier au 31 décembre).

2.0 Interpretation

These Terms and Conditions shall be interpreted according to the following provisions, unless the context requires a different meaning:

- (a) obligations of the Merged Entity provided for in these Terms and Conditions shall be deemed to include the obligation to cause the Merged Entity's Subsidiaries and Affiliates to perform the obligations, as applicable;
- (b) the headings and references to them in these Terms and Conditions are for convenience of reference only, shall not constitute a part of these Terms and Conditions, and shall not be taken into consideration in the interpretation of, or affect the meaning of, these Terms and Conditions;
- (c) references to a statute shall include all regulations, by-laws, ordinances and orders made under or pursuant to the statute;
- (d) references to Persons shall include their successors and assigns. References to a public organization shall include their successors and assigns, and if a public organization ceases to exist or ceases to perform its functions without a successor or assign, references to such public organization shall be deemed to include a reference to any public organization or any organization or entity which has taken over either or both the functions and responsibilities of such public organization;
- (e) where these Terms and Conditions state that an obligation shall be performed "no later than" or "within" or "by" a stipulated date or event which is a prescribed number of days after a stipulated date or event, the latest time for performance shall be 5:00 p.m. on the last day for performance of the obligation concerned, or, if that day is not a Business Day, 5:00 p.m. on the next Business Day;
- (f) where these Terms and Conditions state that an obligation shall be performed "on" a stipulated date, the latest time for performance shall be 5:00 p.m. on that day, or, if that day is not a Business Day, 5:00 p.m. on the next Business Day;
- (g) any reference to time of day or date means the local time or date in Ontario;
- (h) any reference to a singular shall be construed as a reference to the plural if the context permits, and vice versa, unless otherwise specifically stated;
- (i) unless otherwise indicated, time periods will be strictly construed;
- (j) whenever the terms "will" or "shall" are used in these Terms and Conditions in relation to the Merged Entity

2.0 Interprétation

Les présentes conditions doivent être interprétées conformément aux dispositions suivantes, à moins que le contexte n'exige un sens différent :

- (a) Les obligations de l'entité fusionnée prévues dans les présentes conditions sont réputées inclure l'obligation de faire en sorte que les filiales et les affiliés de l'entité fusionnée s'acquittent des obligations, selon le cas;
- (b) Les titres et les renvois qui y sont mentionnés dans les présentes conditions sont fournis à titre de référence seulement, ne doivent pas faire partie des présentes conditions et ne doivent pas être pris en considération dans l'interprétation des présentes conditions ni influencer sur leur signification;
- (c) Les renvois à une loi comprennent tous les règlements, règlements administratifs, ordonnances et décrets pris en vertu de la loi ou en vertu de celle-ci;
- (d) Les références aux personnes comprennent leurs successeurs et ayants droit. Les références à une organisation publique comprennent leurs successeurs et leurs ayants droit, et, si une organisation publique cesse d'exister ou d'exercer ses fonctions sans qu'un successeur ou un cessionnaire ait été désigné, les références à cette organisation publique sont réputées inclure une référence à toute organisation publique ou à toute organisation ou entité qui a pris en charge l'une ou l'autre ou les deux fonctions et responsabilités de cette organisation publique;
- (e) Lorsque les présentes conditions stipulent qu'une obligation doit être exécutée « au plus tard le », « dans les » ou « d'ici le » pour une date ou un événement stipulé, soit un nombre prescrit de jours après une date ou un événement stipulé, la dernière heure d'exécution est 17 h le dernier jour d'exécution de l'obligation concernée, ou, si ce jour n'est pas un jour ouvrable, 17 h le jour ouvrable suivant;
- (f) Lorsque les présentes conditions stipulent qu'une obligation doit être exécutée « à » une date stipulée, la dernière heure de l'exécution est 17 h le jour même, ou, si ce jour n'est pas un jour ouvrable, 17 h le jour ouvrable suivant;
- (g) Toute référence à l'heure du jour ou à la date signifie l'heure ou la date locale en Ontario;
- (h) Toute référence à un singulier doit être interprétée comme une référence au pluriel si le contexte le permet, et vice versa, sauf indication contraire;
- (i) Sauf indication contraire, les délais seront interprétés strictement;

they shall be construed and interpreted as synonymous and to read “the Merged Entity shall”; and

(k) unless otherwise stated, any time a party’s approval, consent, authorization or other exercise of discretion is required, such approval, consent, authorization or discretion shall be exercised reasonably and communicated in a timely manner.

3.0 Scope, Duration, Implementation and Compliance

(a) The Original Terms and Conditions are incorporated by reference into these Terms and Conditions.

(b) The Merged Entity shall comply with the Original Terms and Conditions and the Original Implementation and Monitoring Agreement to and until the Effective Date, after which time they shall expire and be entirely superseded by the Terms and Conditions and the Amended and Restated Implementation and Monitoring Agreement, save and except for any outstanding unfulfilled deliverable which shall survive until its performance unless waived by the Minister.

(c) Except for subparagraph 3(a) and 3(b) which are immediately effective, the Terms and Conditions shall not have effect until the Effective Date.

(d) The Merged Entity shall comply with the Terms and Conditions and the Amended and Restated Implementation and Monitoring Agreement between the Effective Date and the Expiry Date.

(e) The Amended and Restated Implementation and Monitoring Agreement shall be subject to any agreement between His Majesty and the Merged Entity to vary, amend or supplement the provisions of the Amended and Restated Implementation and Monitoring Agreement, consistent with the provisions of these Terms and Conditions.

4.0 Public Interest Measures

4.1 Scheduling

(a) The Merged Entity shall continue to provide scheduled air passenger and cargo service to each Community in a manner that meets the Required Demand Level.

(b) The Merged Entity shall ensure that the passenger load factor remains under the Predetermined Threshold for each route.

(j) Chaque fois que les termes « doit » ou « devra » sont utilisés dans les présentes conditions relatives à l’entité fusionnée, ils doivent être interprétés et interprétés comme des synonymes et se lire « l’entité fusionnée devra »;

(k) À moins d’indication contraire, chaque fois que l’approbation, le consentement, l’autorisation ou tout autre exercice du pouvoir discrétionnaire d’une partie est requis, cette approbation, ce consentement, cette autorisation ou ce pouvoir discrétionnaire sont exercés de façon raisonnable et communiqués en temps opportun.

3.0 Portée, durée, mise en œuvre et conformité

(a) Les conditions initiales sont intégrées par renvoi dans les présentes conditions.

(b) L’entité fusionnée doit se conformer aux conditions initiales et à l’Accord initial de mise en œuvre et de surveillance jusqu’à la date d’entrée en vigueur, après quoi elles expireront et seront entièrement remplacés par les conditions et l’accord modifié et reformulé de mise en œuvre et de surveillance, à l’exception de tout résultat attendu non exécuté qui restera en suspens jusqu’à son exécution, à moins d’une dérogation du ministre.

(c) À l’exception des sous-alinéas 3 a) et 3 b) qui entrent en vigueur immédiatement, les conditions n’entrent en vigueur qu’à la date d’entrée en vigueur.

(d) L’entité fusionnée doit se conformer aux conditions et à l’Accord de mise en œuvre et de surveillance modifié et mis à jour entre la date d’entrée en vigueur et la date d’échéance.

(e) L’Accord de mise en œuvre et de surveillance modifié et mis à jour est assujéti à tout accord entre Sa Majesté et l’entité fusionnée visant à modifier, à amender ou à compléter les dispositions de l’Accord de mise en œuvre et de surveillance modifié et mis à jour, conformément aux dispositions des présentes conditions.

4.0 Mesures d’intérêt public

4.1 Établissement des itinéraires

(a) L’entité fusionnée continuera de fournir des services réguliers de transport aérien de passagers et de fret à chaque collectivité d’une manière qui respecte le niveau de demande requis.

(b) L’entité fusionnée doit s’assurer que le facteur de charge des passagers demeure sous le seuil prédéterminé pour chaque itinéraire.

4.2 Passenger Fares

The Merged Entity shall not increase Average Annual Regional Passenger Fares in excess of 25% in each Year, unless, and to the extent that such increase is required to offset an Operating Loss in the Region.

4.3 Cargo Fares

The Merged Entity shall not increase Average Annual Regional Cargo Fares in excess of 25% in each Year, unless, and to the extent that such increase is required to offset an Operating Loss in the Region.

4.4 Profits

Notwithstanding Subsections 4.2 and 4.3, the Merged Entity shall not exceed the Annual Allowable Profit.

4.5 Excluded Routes

(a) The Merged Entity's obligations under subsections 4.1, 4.2, and 4.3 shall not apply to new routes between any Community and a destination external to any current Region, or to the existing Edmonton-Yellowknife and Montreal-Kuujuuaq routes (collectively, the "**Excluded Routes**"), provided that such routes will not be accounted for or contribute towards the Required Demand Level and Predetermined Threshold being in such Communities.

(b) The accounting for costs and revenues associated with Excluded Routes shall not be factored into the assessment of Allowable Annual Profit or an Operating Loss in a Region.

5.0 Reporting

(a) The Merged Entity shall provide the Monitor with access to its books and records and shall provide any other information required by the Monitor to provide the Minister with audited quarterly reports of the Merged Entity's compliance with the Terms and Conditions and the Amended and Restated Implementation and Monitoring Agreement.

(b) The Merged Entity shall provide to the Minister with all raw data required by the Minister in support of each Monitor's reporting, or as reasonably required for the Minister's administration of the Terms and Conditions and the Amended and Restated Implementation and Monitoring Agreement.

(c) The Minister will be solely responsible for instructing the Monitor, and for the fees and expenses charged or incurred by the Monitor. The Merged Entity shall be solely responsible for its own expenses and resources necessary to respond to the information requests of the Monitor and the Minister.

4.2 Tarifs des passagers

L'entité fusionnée ne doit pas augmenter les tarifs annuels moyens des passagers d'une région de plus de 25 % par année, à moins qu'une telle augmentation soit nécessaire pour compenser une perte d'exploitation dans la région, et dans la mesure où elle l'est.

4.3 Tarifs de fret

L'entité fusionnée ne doit pas augmenter les tarifs annuels moyens de fret d'une région de plus de 25 % par année, à moins que cette augmentation ne soit nécessaire pour compenser une perte d'exploitation dans la région.

4.4 Profits

En dépit des paragraphes 4.2 et 4.3, l'entité fusionnée ne doit pas dépasser le bénéfice annuel admissible.

4.5 Itinéraires exclus

(a) Les obligations de l'entité fusionnée en vertu des paragraphes 4.1, 4.2 et 4.3 ne s'appliquent pas aux nouveaux itinéraires entre une collectivité et une destination à l'extérieur d'une région actuelle, ni aux itinéraires Edmonton-Yellowknife et Montréal-Kuujuuaq existants (collectivement, les « **itinéraires exclus** »), pourvu que ces itinéraires ne soient pas comptabilisés ni ne contribuent au niveau de demande requis et au seuil prédéterminé dans ces collectivités.

(b) La comptabilisation des coûts et des revenus associés aux itinéraires exclus ne doit pas être prise en compte dans l'évaluation du bénéfice annuel admissible ou d'une perte d'exploitation dans une région.

5.0 Rapport

(a) L'entité fusionnée doit donner au contrôleur un accès à ses livres comptables et fournir tout autre renseignement dont il a besoin pour fournir au ministre des rapports trimestriels vérifiés sur la conformité de l'entité fusionnée aux conditions et à l'Accord de mise en œuvre et de surveillance modifié et reformulé.

(b) L'entité fusionnée doit fournir au ministre toutes les données brutes requises par le ministre à l'appui de chaque rapport du contrôleur, ou selon les besoins raisonnables pour l'administration par le ministre des conditions et de l'Accord de mise en œuvre et de surveillance modifié et reformulé.

(c) Le ministre sera le seul responsable de l'instruction du contrôleur, ainsi que des frais et dépenses qu'il a facturés ou engagés. L'entité fusionnée sera seule responsable de ses propres dépenses et ressources nécessaires pour répondre aux demandes de renseignements du contrôleur et du ministre.

Appendix A**Network Breakdown by Region, Hub, Community and Required Demand Level**

Region	Hub	Community
Ottawa	Iqaluit	Iqaluit
		Ottawa
Transarctic	Yellowknife Iqaluit	Yellowknife
		Rankin Inlet
		Iqaluit
MacKenzie	Yellowknife	Yellowknife
		Norman Wells
		Inuvik
Kitikmeot	Yellowknife	Yellowknife
		Cambridge Bay
		Kugluktuk
		Ulukhaktok
		Hay River
		Fort Simpson
		Taloyoak
		Gjoa Haven
		Kugaaruk
Baffin	Iqaluit	Iqaluit
		Pangnirtung
		Qikiqtarjuaq
		Clyde River
		Pond Inlet
		Resolute Bay
		Arctic Bay
		Igloolik
		Sanirajak (Hall Beach)
		Kinngait (Cape Dorset)
		Kimmirut (Subcontracted)
		Grise Fiord (Subcontracted)
Kuuujuaq	Iqaluit	Kuuujuaq
		Iqaluit

Annexe A**Répartition du réseau par région, carrefour, collectivité et niveau de demande requis**

Région	Carrefour	Collectivité
Ottawa	Iqaluit	Iqaluit
		Ottawa
Transarctique	Yellowknife Iqaluit	Yellowknife
		Rankin Inlet
		Iqaluit
MacKenzie	Yellowknife	Yellowknife
		Norman Wells
		Inuvik
Kitikmeot	Yellowknife	Yellowknife
		Cambridge Bay
		Kugluktuk
		Ulukhaktok
		Hay River
		Fort Simpson
		Taloyoak
		Gjoa Haven
		Kugaaruk
Baffin	Iqaluit	Iqaluit
		Pangnirtung
		Qikiqtarjuaq
		Clyde River
		Pond Inlet
		Resolute Bay
		Arctic Bay
		Igloolik
		Sanirajak (Hall Beach)
		Kinngait (Cape Dorset)
		Kimmirut (sous-traitant)
		Grise Fiord (sous-traité)
Kuuujuaq	Iqaluit	Kuuujuaq
		Iqaluit

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

Proposal

This Order in Council (Order), pursuant to subsection 53.2(8) of the *Canada Transportation Act* (Act), varies the Terms and Conditions set out in the annexed schedule to Order in Council 2019-0805, which authorized in 2019 the acquisition and merger of Canadian North Inc. by Bradley Air Services (doing business as First Air) to form a single merged entity, operating under the name Canadian North.

Objective

The purpose of this Order, made pursuant to subsection 53.2(8) of the Act, is to vary the Terms and Conditions approved in 2019 by Order in Council No. 2019-0805 and replace them, on the recommendation of the Minister of Transport (Minister), which will allow Canadian North to remain financially viable and sustainable, while at the same time continuing to provide required levels of service to remote communities in northern Canada. While the new Terms and Conditions will allow Canadian North to increase fares, these aim to strike a balance between ensuring the airline's financial viability and profitability, while controlling its fare and profit increases to levels similar to what is being experienced in southern Canada (i.e., outside the Territories) as the air sector gradually recovers from the impacts of the COVID-19 pandemic and the related travel restrictions.

Background

Air Transportation in Canada's North and Canadian North

Air transportation is a lifeline for northern communities and enables economic development in Canada's Arctic, as other northern transportation infrastructure is limited. Northern residents rely on air travel for essential services, such as medical travel, all-season resupply (including food, medicine and mail), tourism, and economic development. However, the unique geography of the North poses certain challenges to the transportation of passengers and cargo, making it difficult, time-consuming, and expensive to move passengers and goods in and out of remote northern communities. The northern air system has scheduled air carriers that provide mainline service between southern Canada and four northern gateways – Whitehorse, Yellowknife, Rankin Inlet, and Iqaluit – supported by an extensive network of connecting or feeder services.

NOTE EXPLICATIVE

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

Proposition

Le présent décret, en vertu du paragraphe 53.2(8) de la *Loi sur les transports au Canada* (Loi), modifie les conditions énoncées à l'annexe ci-jointe du décret 2019-0805, qui a autorisé en 2019 l'acquisition et la fusion de Canadian North Inc. par Bradley Air Services (menant ses activités sous le nom de First Air) pour former une seule entité fusionnée du nom de Canadian North.

Objectif

Le présent décret, pris en vertu du paragraphe 53.2(8) de la Loi, vise à modifier les conditions approuvées en 2019 par le décret n° 2019-0805 et à les remplacer, sur recommandation du ministre des Transports (ministre), ce qui permettra à Canadian North de demeurer financièrement viable et durable et, en même temps, de continuer à fournir les niveaux de service requis aux communautés éloignées du nord canadien. Les nouvelles conditions permettront à Canadian North d'augmenter ses tarifs, mais elles visent à établir un équilibre entre la viabilité financière et la rentabilité du transporteur aérien, tout en contrôlant ses augmentations tarifaires et ses bénéfices à des niveaux semblables à ceux qui sont observés dans le sud du Canada (c'est-à-dire en dehors des territoires) à mesure que le secteur aérien se remet graduellement des répercussions de la pandémie et des restrictions de voyage.

Contexte

Transport aérien dans le Nord canadien et Canadian North

Le transport aérien est essentiel pour les collectivités nordiques et permet le développement économique de l'Arctique canadien, car les autres infrastructures de transport sont limitées. Les résidents du Nord comptent sur le transport aérien pour les services essentiels, comme les voyages médicaux, le réapprovisionnement en tout temps (y compris la nourriture, les médicaments et le courrier), le tourisme et le développement économique. Toutefois, la géographie unique du Nord pose certains défis au transport des passagers et du fret, ce qui rend difficile, fastidieux et coûteux le transport des passagers et des marchandises à l'intérieur et à l'extérieur des communautés éloignées du Nord. Le réseau aérien du Nord a des transporteurs aériens réguliers qui assurent le service de ligne principale entre le sud du Canada et quatre portes d'entrée du Nord – Whitehorse, Yellowknife, Rankin Inlet et Iqaluit – et qui sont appuyés par un vaste réseau de services de correspondance ou d'apport.

The current Canadian North, which came about as a result of the 2019 merger between First Air and the old Canadian North, is owned entirely by the Makivik Corporation (72%) and the Inuvialuit Development Group (28%), organizations that promote the economic and social development of Inuit people in northern Quebec and the Northwest Territories, respectively. Canadian North is by far the largest carrier providing service to/from and within the North and is the only scheduled service provider in much of Nunavut and large parts of the Northwest Territories. If it were to exit the market, this would have huge ramifications for northerners in terms of essential air services to deliver critical food and medical supplies and for medical travel purposes.

Background for approving the merger

By Order in Council No. 2019-0805, dated June 16, 2019, the Governor in Council (GiC) authorized the acquisition and merger of Canadian North Inc. by Bradley Air Services (doing business as First Air) to form a single merged entity, renamed Canadian North.

Previously, by letter dated April 9, 2019, the Commissioner of Competition (Commissioner) had assessed that the proposed measures put forward by the Parties to address the public interest competition concerns did not adequately address his competition concerns and fell outside of the scope of the type of remedies that the Commissioner would typically deem acceptable in remedying a merger that is likely to result in a monopoly situation. Several competition and public interest concerns were raised that the merger could:

- Give rise to a monopoly air carrier serving Nunavut and Northwest Territories with the associated excessive market power;
- Increase prices for passenger and cargo air services;
- Lead to output reductions translating into less passenger travel and fewer commodities shipped;
- Increase barriers to market entry for potential new entrants;
- Remove bargaining power from current large customers of First Air and Canadian North;
- Cause an overall increase in the cost of living in parts of northern Canada;
- Result in job losses in some northern communities; and
- Further isolate some northern communities.

Le transporteur actuel Canadian North, qui est issu de la fusion de 2019 entre First Air et l'ancien Canadian North, appartient entièrement à la Société Makivik (72 %) et à l'Inuvialuit Development Group (28 %), des organismes qui favorisent le développement économique et social des Inuits du Nord du Québec et des Territoires du Nord-Ouest, respectivement. Canadian North est de loin le plus important transporteur offrant des services à destination et en provenance du Nord et à l'intérieur du Nord et est le seul fournisseur de services réguliers au dans la majeure partie du Nunavut et dans de grandes parties des Territoires du Nord-Ouest. S'il devait quitter le marché, cela aurait d'énormes répercussions pour les habitants du Nord en ce qui a trait aux services aériens cruciaux pour fournir de la nourriture et des fournitures médicales essentielles et pour les déplacements médicaux.

Contexte de l'approbation de la fusion

Aux termes du décret n° 2019-0805 du 16 juin 2019, le gouverneur en conseil a autorisé l'acquisition et la fusion de Canadian North Inc. par Bradley Air Services (menant ses activités sous le nom de First Air) pour former une seule entité fusionnée renommée Canadian North.

Auparavant, dans une lettre datée du 9 avril 2019, le commissaire de la concurrence (commissaire) avait estimé que les mesures proposées par les parties pour répondre aux préoccupations d'intérêt public relatives à la concurrence ne répondaient pas adéquatement à ses préoccupations en matière de concurrence et ne relevaient pas du type de recours que le commissaire jugeait généralement acceptable pour remédier à une fusion susceptible d'entraîner une situation de monopole. Plusieurs préoccupations concernant la concurrence et l'intérêt public ont été soulevées, selon lesquelles la fusion pourrait :

- Donner lieu à un transporteur aérien qui détiendrait le monopole des services offerts au Nunavut et dans les Territoires du Nord-Ouest, associé à un pouvoir excessif dans le marché;
- Une hausse des prix pour les services aériens de transports de passagers et de fret;
- Des réductions des extrants, qui se traduisent par une baisse des déplacements de voyageurs et des produits de base expédiés;
- Des obstacles accrus à l'entrée sur le marché de nouveaux arrivants éventuels;
- Éliminer le pouvoir de négociation des consommateurs importants actuels de First Air et de Canadian North;
- Donner lieu à une augmentation générale du coût de la vie dans certaines régions du nord du Canada;
- Entraîner des pertes d'emploi dans certaines communautés nordiques;
- Isoler davantage certaines communautés nordiques.

Despite the concerns of the Commissioner, the Minister felt that the merger would be in the public interest as it was expected to create a more efficient and financially sustainable northern air carrier, which would be able to take advantage of the operating and network efficiencies afforded by the merger and pass them on to travellers, noting that it appeared to be challenging to maintain two separate, financially viable carriers in this market. However, to mitigate the competition and public interest concerns, GiC approval of the merger was subject to several Terms and Conditions. Specific Terms and Conditions were applicable for either a period of five years or seven years. For example, the Terms and Conditions established around scheduling and pricing were to be in place for seven years, expiring at the end of June 2026.

The Terms and Conditions set out in 2019 required:

- That fares cannot be increased above a rise in operational costs in the previous year;
- That the merged entity's schedule aligns with their pre-merger operational schedule;
- That communities receive the same number of flights per week as before the merger;
- That the merged entity would only reduce employment in the North primarily by attrition;
- That the merged entity grants access to its facilities, pursuant to commercially reasonable terms and conditions, to any other airline; and
- That an Advisory Board, including governmental, Indigenous and private stakeholders, responsible for reporting non-compliance with the Terms and Conditions or anti-competitive behavior be created no later than three months after the Closing Date.

It was anticipated that the Terms and Conditions would allow the Minister to maintain oversight over the airline, while leaving enough room for the airline to achieve operational efficiencies. The Terms and Conditions were administered by a Confidential Implementation and Monitoring Agreement (Agreement), which set out how compliance with the Terms and Conditions would be demonstrated and allowed the Minister to measure and monitor Canadian North's compliance. This Agreement was necessary because the standard adopted by each Term and Condition included commercially confidential and sensitive technical information, the publication of which would be detrimental to the merged entity should it be revealed to its competitors or in the marketplace. The Agreement included a *force majeure* clause, which would allow the Minister to exempt Canadian North from certain Terms and Conditions on a temporary basis if/when unforeseen and unavoidable events prevent the merged entity from meeting the Terms and Conditions.

Malgré les préoccupations du commissaire, le ministre a estimé que la fusion serait dans l'intérêt public puisqu'on s'attendait à ce qu'elle crée un transporteur aérien nordique plus efficace et financièrement viable, qui serait en mesure de tirer parti des gains d'efficacité d'exploitation et de réseau offerts par la fusion et de les transmettre aux voyageurs, notant qu'il semblait difficile de maintenir deux transporteurs financièrement viables distincts sur ce marché. Toutefois, pour atténuer les problèmes de concurrence et d'intérêt public, l'approbation de la fusion par le gouverneur en conseil était assujettie à plusieurs conditions. Les conditions spécifiques étaient applicables pour une période de cinq ans ou de sept ans. Par exemple, les conditions relatives à l'établissement de l'horaire et à la tarification devaient être en vigueur pendant sept ans, expirant à la fin de juin 2026.

Les conditions définies en 2019 prévoyaient ce qui suit :

- Que les tarifs ne puissent être augmentés au-delà d'une augmentation des coûts opérationnels au cours de l'année précédente ;
- Que le programme de l'entité fusionnée soit aligné sur son programme opérationnel antérieur à la fusion ;
- Que les communautés reçoivent le même nombre de vols par semaine qu'avant la fusion ;
- Que l'entité fusionnée ne réduira l'emploi dans le Nord que par attrition ;
- Que l'entité fusionnée accorde l'accès à ses installations à toute autre compagnie aérienne, selon des modalités commercialement raisonnables ; et
- Qu'un conseil consultatif, comprenant des parties prenantes gouvernementales, autochtones et privées, chargé de signaler les cas de non-respect des conditions ou de comportement anticoncurrentiel, soit créé au plus tard trois mois après la date de clôture.

On s'attendait à ce que les conditions permettent au ministre d'exercer une surveillance sur le transporteur aérien, tout en laissant suffisamment de marge de manœuvre à l'entreprise pour réaliser des gains d'efficacité opérationnelle. Les conditions ont été gérées par un accord confidentiel de mise en œuvre et de surveillance (l'accord), qui définit la manière dont le respect des conditions serait démontré et qui permet au ministre de mesurer et de contrôler le respect des conditions par Canadian North. Cet accord était nécessaire parce que la norme adoptée par chaque condition comprenait des informations techniques commercialement confidentielles et sensibles, dont la publication serait préjudiciable à l'entité fusionnée si elle était révélée à ses concurrents ou sur le marché. L'accord comprend une clause de force majeure qui permet au ministre d'exempter temporairement Canadian North de certaines conditions si des événements imprévus et inévitables empêchent l'entité fusionnée de respecter les conditions.

Implementation of the Merger Terms and Conditions and COVID-19

The merger closed in July 2019 and the new Canadian North started operating as a unified entity in November 2019.

However, in March 2020, the COVID-19 pandemic seriously altered air travel across the globe. In Canada, travel restrictions were implemented, with particular implications for travel in the Territories, limiting Canadian North's ability to turn a profit. Because of the existing obligations under the Terms and Conditions of their 2019 merger, Canadian North was obligated to continue honoring its schedule while not having the same level of demand. In light of the impacts of the COVID-19 pandemic on Canadian North, the Minister agreed to exempt the application of certain Terms and Conditions on a temporary basis in accordance with the *force majeure* provision of the Agreement. These exemptions provided to Canadian North allowed the air carrier to adapt its schedule to meet demand and reduce capacity accordingly.

During the pandemic, several Governmental programs were put in place that provided support to regional air carriers, including Canadian North. Between the first quarter of 2020 and the second quarter of 2022, Canadian North received financial support through various programs – the Northern Carrier Aid, the Remote Air Services Program (RASP), and the Canada Emergency Wage Subsidy (CEWS). Despite the exemptions from certain Terms and Conditions and the aforementioned financial support, Canadian North continued posting yearly net losses during that period.

Since the end of the RASP in the first quarter of 2022, Canadian North has continued to have issues with its financial stability caused in part by a lagging travel recovery and higher fuel prices.

Canadian North's Request for Termination of the Terms and Conditions

On October 27, 2022, Canadian North submitted a request to the Minister of Transport for permanent exemptions and relief from the Terms and Conditions of their 2019 merger approval. Citing continued losses in specific regions, this request called for the full release from all the current Terms and Conditions, or at least the alteration of the existing Terms and Conditions, or a long-term subsidy to support the airline's viability.

In February 2023, and while discussions were ongoing between Canadian North and Transport Canada regarding their initial request, Canadian North's ownership

Mise en œuvre des conditions de la fusion et COVID-19

La fusion a pris fin en juillet 2019 et le nouveau Canadian North a commencé à fonctionner comme une entité unifiée en novembre 2019.

Toutefois, en mars 2020, la pandémie de COVID-19 a gravement modifié les déplacements aériens à l'échelle mondiale. Au Canada, des restrictions sur les déplacements ont été mises en œuvre, ce qui a entraîné des répercussions particulières sur les déplacements dans les territoires et limité ainsi la capacité de Canadian North de réaliser des profits. En raison des obligations existantes en vertu des conditions de sa fusion de 2019, Canadian North était tenue de continuer à respecter son horaire tout en n'ayant pas le même niveau de demande. Compte tenu de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur Canadian North, le ministre a accepté d'exempter temporairement l'application de certaines conditions, conformément à la clause de force majeure de l'accord. Ces exemptions accordées à Canadian North ont permis au transporteur aérien d'adapter son programme pour répondre à la demande et de réduire sa capacité en conséquence.

Pendant la pandémie, plusieurs programmes gouvernementaux ont été mis en place pour soutenir les transporteurs aériens régionaux, y compris Canadian North. Entre le premier trimestre de 2020 et le deuxième trimestre de 2022, Canadian North a reçu un soutien financier dans le cadre de divers programmes – l'aide aux transporteurs du Nord, le Programme de services aériens en région éloignée (PSARE) et la Subvention salariale d'urgence du Canada (SSUC). Malgré les exemptions de certaines conditions et le soutien financier mentionné ci-dessus, Canadian North a continué d'afficher des pertes nettes annuelles pendant cette période.

Depuis la fin du PSARE au premier trimestre de 2022, Canadian North a continué de se heurter à des problèmes de stabilité financière, en partie à cause d'une reprise lente des voyages et d'une hausse des prix du carburant.

Demande de résiliation des conditions de Canadian North

Le 27 octobre 2022, Canadian North a présenté une demande au ministre des Transports en vue d'obtenir des exemptions permanentes et un allègement des conditions relatives à l'approbation de sa fusion de 2019. Invoquant des pertes continues dans des régions précises, cette demande exigeait la libération complète de toutes les conditions actuelles ou, du moins, la modification des conditions existantes, ou une subvention à long terme à l'appui de la viabilité du transporteur aérien.

En février 2023, alors que des discussions se poursuivaient entre Canadian North et Transports Canada au sujet de sa demande initiale, les propriétaires de Canadian North ont

reiterated their request for full relief from the Terms and Conditions, while making it clear that the airline could not continue to maintain service in the face of ongoing losses, and that a full cessation of services was likely to occur in the immediate future. Transport Canada then initiated targeted consultations with Canadian North to find a compromise that would ensure the airline's continued viability while maintaining some conditions that would be in the public interest.

In March 2023, the Minister of Transport reached an agreement with the airline on measures the airline would be prepared to undertake, which could form the basis of new Terms and Conditions to be effective for the final three years of the Agreement.

New Terms and Conditions Agreed to by Canadian North and supported by the Minister

The new Terms and Conditions agreed to by the Minister and Canadian North are intended to allow Canadian North to be viable for the remaining years of the Agreement, which is set to expire at the end of June 2026, while also responding to concerns expressed by northern stakeholders during the merger consultation process regarding service levels and fare increases. These new measures would also put Canadian North in a better position to be more resilient and invest in new equipment to better serve the North. In addition, the Minister would maintain oversight to ensure that the public interest is sustained.

Implications

The new Terms and Conditions set out, at a high-level, the mitigating measures agreed to by Canadian North to address the public interest concerns related to the merger, while also taking into account the impacts of the COVID-19 pandemic on Canadian North and air travel more broadly. These Terms and Conditions are underpinned by an amended and restated confidential Implementation and Monitoring Agreement. This Agreement is necessary because the standard adopted by each Term and Condition includes commercially confidential and sensitive technical information, the publication of which would be detrimental to the merged entity should it be revealed to its competitors or in the marketplace. As part of the proposed Terms and Conditions, it is necessary for Canadian North and the Minister to enter into this Agreement to allow the implementation of these new measures.

Economic and Social

The new Terms and Conditions allow Canadian North to continue to be viable and reinvest in its operations to better serve the North. These measures would also provide

réitéré leur demande d'exemption complète des conditions, tout en indiquant clairement que la compagnie aérienne ne pouvait continuer à maintenir le service face aux pertes en cours, et qu'une cessation complète des services était probable dans un avenir immédiat. Transports Canada a ensuite amorcé des discussions ciblées avec le transporteur aérien afin de trouver un compromis qui garantirait leur viabilité continue de la compagnie aérienne tout en maintenant certaines conditions qui seraient dans l'intérêt public.

En mars 2023, le ministre des Transports a conclu un accord avec le transporteur aérien sur les nouvelles conditions que celui-ci serait prêt à prendre et qui pourraient constituer la base de nouvelles conditions générales applicables pour les trois dernières années de l'accord.

Nouvelles conditions approuvées par Canadian North et appuyées par le ministre

Les nouvelles conditions convenues par le ministre et Canadian North ont pour but de permettre à Canadian North d'être viable pour les années restantes de l'accord, qui doit expirer à la fin de juin 2026, tout en répondant aux préoccupations exprimées par les intervenants du Nord au cours du processus de consultation sur de la fusion concernant les niveaux de service et les augmentations des tarifs. Ces nouvelles mesures mettraient également Canadian North en meilleure position pour être plus résilient et investir dans de nouveaux équipements pour mieux servir le Nord. En outre, le ministre continuerait d'exercer une surveillance afin de veiller au maintien de l'intérêt public.

Répercussions

Les nouvelles conditions énoncent, de façon générale, les mesures d'atténuation convenues par Canadian North pour répondre aux préoccupations d'intérêt public liées à la fusion, tout en tenant compte des répercussions de la pandémie de COVID-19 sur Canadian North et, plus généralement, sur le transport aérien. Les présentes conditions sont étayées par un accord confidentiel de mise en œuvre et de surveillance modifié et reformulé. Cet accord est nécessaire parce que la norme adoptée par chaque condition comprend, des formules, des méthodes et des renseignements techniques commerciaux confidentiels et de nature délicate, dont la publication nuirait à l'entité fusionnée si cette information était révélée à ses concurrents ou dans le marché. Dans le cadre des conditions proposées, il est nécessaire que Canadian North et le ministre concluent le présent accord pour permettre la mise en œuvre de ces nouvelles mesures.

Économiques et sociales

Les nouvelles conditions permettent à Canadian North de continuer à être viable et de réinvestir dans ses opérations pour mieux servir le Nord. Ces mesures offriraient

some safeguards to northerners in terms of minimum capacity commitments around scheduling and limits on fare increases.

If the current Terms and Conditions were not amended, Canadian North could be forced to cease operations. In such a scenario, northerners would lose a major, and in many cases their only network air service provider of passenger traffic and cargo delivery. Essential food and medical supply deliveries, as well as critical medical travel, would be seriously affected. Were the airline to close down operations, the federal, Nunavut and Northwest Territories governments, as well as food cooperatives, would be forced to rapidly seek contracts with alternative service providers for essential services, which could result in increased costs as well as unpredictable, unreliable services.

Furthermore, given the lack of interest among new entrants to service the North, the Government of Canada would ultimately be responsible for ensuring continuation of the provision of essential air travel services until a long-term solution could be established. The main takeaway from the 2019 consultations was that there is limited interest for new entrants to provide the same level of network air services in the North as Canadian North. As such, any other long-term solution would be costly to the Government as financial support would be required to entice new entrants to operate in the region to provide the level of essential services northerners require.

The Minister of Transport, having taken into account public interest considerations and the proposed measures, is of a view that the new Terms and Conditions strike a reasonable balance between the public interest concerns of ensuring minimum scheduling commitments and limiting price increases and company profits on the one hand, and the need to ensure that Canadian North can remain financially sustainable, as well as make a profit as a private business, so as to not exit the market and cease operations. The Minister has therefore recommended the new Terms and Conditions to the Governor in Council.

The new Terms and Conditions touch on three key areas of concern regarding the public interest while maintaining an accountability and transparency measure.

1. Scheduling:

According to the Terms and Conditions, Canadian North may:

- Modify and reduce the frequency of its schedules to be reflective of current demand;

également des garanties aux habitants du Nord en ce qui a trait aux engagements de capacité minimale concernant l'établissement des horaires et les limites relatives aux augmentations des tarifs.

Si les conditions actuelles n'étaient pas modifiées, Canadian North pourrait être obligé de cesser ses activités. Dans un tel scénario, les habitants du Nord perdraient un important, et dans de nombreux cas, leur seul fournisseur de services aériens de réseau de trafic passagers et de livraison de fret. Les livraisons essentielles de nourriture et d'approvisionnement médical, ainsi que les déplacements médicaux critiques, seraient sérieusement touchés. Si le transporteur aérien devait mettre fin à ses activités, les gouvernements du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest, ainsi que les coopératives alimentaires, seraient obligés de chercher rapidement à conclure des contrats avec d'autres fournisseurs de services pour des services essentiels, ce qui pourrait entraîner une augmentation des coûts ainsi que des services imprévisibles et peu fiables.

Par ailleurs, étant donné le manque d'intérêt des nouveaux arrivants pour desservir le Nord, le gouvernement du Canada serait en fin de compte chargé d'assurer la poursuite de la prestation des services de transport aérien essentiels jusqu'à ce qu'une solution à long terme puisse être trouvée. La principale leçon à retenir des consultations de 2019 était que les nouveaux arrivants ont peu d'intérêt à fournir le même niveau de services aériens de réseau dans le Nord que Canadian North. Par conséquent, toute autre solution à long terme serait coûteuse pour le gouvernement, étant donné qu'un soutien financier serait nécessaire afin d'inciter les nouveaux arrivants à exploiter dans la région pour fournir le niveau de services essentiels dont ont besoin les habitants du Nord.

Le ministre des Transports, après avoir tenu compte des considérations d'intérêt public et des mesures proposées, est d'avis que les nouvelles conditions établissent un équilibre raisonnable entre les préoccupations d'intérêt public d'assurer des engagements minimaux en matière d'horaire et de limiter les augmentations de prix et les bénéfices de l'entreprise d'une part, et la nécessité de veiller à ce que Canadian North demeure financièrement viable et réalise des bénéfices en tant qu'entreprise privée afin de ne pas sortir du marché et cesser ses activités. Le ministre a donc recommandé les nouvelles conditions au gouverneur en conseil.

Les nouvelles conditions portent sur trois principaux sujets de préoccupation concernant l'intérêt public tout en maintenant une mesure de responsabilisation et de transparence.

1. Horaire

Conformément aux conditions, Canadian North peut :

- Modifier et réduire la fréquence de ses horaires pour refléter la demande actuelle.

- Modify and reduce capacity to be reflective of the new schedules and actual demand levels; and
- Be exempted from the delivery timelines set out in the Agreement, to be reflective of the new schedules.

However, the company will commit to ensuring that all communities it currently serves continue to receive a level of service that will ensure that living essentials (e.g., food, medicines) are delivered in a way that does not create disruptions or shortages; northern residents can attend their medical appointments as required; and travellers are able to travel to a hub (Iqaluit or Yellowknife) and return to their community within a reasonable time period.

Furthermore, should the passenger load factors exceed 85% on any given route for a period of six consecutive months, Canadian North will be expected to adjust its capacity/schedules to be reflective of the increased demand.

2. Fares (including cargo rates):

Increases in fares on the scheduled network will be limited to 25% on average within a one-year period (measured on a calendar year basis) in any given region, unless it can be demonstrated to the Minister that this limit would result in operational losses to the company on the scheduled network in that region. The 25% threshold was established so as to maintain limits on Canadian North's ability to leverage its monopoly position, while allowing the airline to increase its prices in a similar way to other Canadian airlines operating in southern Canada during the last few years to cope with rising input costs and inflationary pressures.

The initial baseline fares against which these increases are measured and applied shall be those in place as of December 31, 2022.

3. Profits:

Canadian North will not earn profits of more than 10% yearly on the scheduled network on average across all regions. The threshold was established to allow Canadian North, a privately owned company, to make a certain amount of profit on its scheduled operations so as to use the windfall to reinvest in its operations. Moreover, this profit margin would allow Canadian North to first recoup a portion of past losses and then could earn profits of up to 10% yearly.

4. Accountability, Compliance and Reporting:

Canadian North will be audited quarterly by an independent Monitor, which submits its reports directly to Transport Canada. Transport Canada will pay the costs of this

- Modifier et réduire les besoins en capacité pour refléter les nouveaux horaires et les niveaux réels de demande;
- Être exempté des délais de livraison indiqués dans l'accord afin de refléter les nouveaux horaires.

Toutefois, l'entreprise s'engagera à faire en sorte que toutes les communautés qu'elle dessert actuellement continuent de bénéficier d'un niveau de service qui assure que les biens de première nécessité (p. ex., nourriture, médicaments) sont livrés de manière à ne pas provoquer de perturbations ou de pénuries, que les résidents du Nord peuvent assister à leurs rendez-vous médicaux au besoin et que les voyageurs peuvent se rendre à Iqaluit ou à Yellowknife et retourner dans leur communauté dans un délai raisonnable.

En outre, si les coefficients de charge passagers dépassent 85 % pour un itinéraire donné pendant une période de six mois consécutifs, Canadian North devra ajuster sa capacité/ses horaires pour tenir compte de la demande accrue.

2. Tarifs (y compris les tarifs du fret)

Les augmentations de tarifs sur le réseau régulier seront limitées à 25 % en moyenne sur une période d'un an (mesurée sur une base d'année civile) dans une région donnée, sauf s'il peut être démontré au ministre que cette limite entraînerait des pertes opérationnelles pour l'entreprise sur le réseau régulier de cette région. Le seuil de 25% a été établi de façon à maintenir des limites à la capacité de Canadian North de tirer parti de sa position de monopole, tout en lui permettant d'augmenter ses prix de la même façon que les autres compagnies aériennes canadiennes du sud du Canada au cours des dernières années pour composer avec la hausse des coûts des intrants et les pressions inflationnistes.

Les tarifs de référence initiaux pour lesquels ces augmentations sont mesurées et appliquées sont ceux en vigueur au 31 décembre 2022.

3. Bénéfices

Canadian North ne réalisera pas en moyenne des bénéfices de plus de 10 % par année sur le réseau régulier dans toutes les régions. Le seuil a été établi pour permettre à Canadian North, une entreprise privée, de réaliser un certain profit sur ses activités prévues afin de pouvoir réinvestir dans ses activités. En outre, cette marge bénéficiaire permettrait à Canadian North de récupérer d'abord une partie de ses pertes précédentes et de réaliser ensuite des bénéfices pouvant atteindre 10 % par an.

4. Responsabilisation, conformité et présentation de rapports

Canadian North fera l'objet d'un audit trimestriel par un surveillant indépendant qui présentera ses rapports directement à Transports Canada. Transports Canada paiera

auditing. Canadian North must also submit the same raw data shared with the Monitor directly to Transport Canada.

Conditions related to employment, access to facilities and operation of an Advisory Board consisting of local stakeholders were set to expire in June 2024 based on the Agreement established during merger authorization in 2019. These conditions have been removed from the new Terms and Conditions, although Transport Canada will continue to engage with stakeholders previously involved with the advisory board regarding the impacts of the merger.

Federal-Territorial Implications

Both the territorial governments of Nunavut and the Northwest Territories were formally consulted, and both provided input regarding the proposed changes. While both identified concerns with Canadian North's proposed modifications, the new Terms and Conditions, along with existing market conditions, will alleviate some of the concerns. Their concerns over the possible loss in connectivity will be met through the continued scheduling obligations the airline will have, ensuring that all communities (currently served by Canadian North) remain adequately served and preventing further reductions. Concerns over affordability for northern Canadian travellers will be met through pricing monitoring by the Monitor to ensure the airline does not exceed its 25% threshold and the 10% profit cap on its scheduled network.

Furthermore, both Nunavut and Northwest Territories have contracts in place with the airline that maintain fares related to essential services, ensuring that prices for essential travel will remain stable. While prices for non-essential travel will rise, the Terms and Conditions ensure that the prices will not go up by over 25% yearly in each region, unless it can be proven to the Minister that the airline is still incurring losses. It should be noted Canadian North's baseline prices only grew by 7% between 2019 and 2022, while in southern Canada airfares have gone up much more than this. By allowing the airline to increase its prices to remain financially healthy, the Terms and Conditions will help to ensure ensures that northerners do not lose the only airline that serves all their communities.

The Quebec government was not consulted as Canadian North only serves one community in the province, Kuujuaq, which is currently also served by another carrier, Air Inuit. The presence of Air Inuit, another airline owned by the Makivik corporation, ensures that the

les coûts de cet audit. Canadian North doit également soumettre les mêmes données brutes que celles transmises au surveillant directement à Transports Canada.

Les conditions relatives à l'emploi, à l'accès aux installations et au fonctionnement d'un conseil consultatif composé de parties prenantes locales devaient expirer en juin 2024 selon l'accord établi lors de l'autorisation de la fusion en 2019. Ces conditions ont été supprimées des nouvelles mesures, mais Transports Canada continuera à s'entretenir avec les parties prenantes précédemment impliquées dans le conseil consultatif au sujet des incidences de la fusion.

Répercussions fédérales-territoriales

Les gouvernements territoriaux du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest (T. N.-O.) ont été consultés officiellement et ils ont tous deux fait part de leurs commentaires sur les changements proposés. Les deux parties ont fait part de préoccupations au sujet des modifications proposées par Canadian North, mais les nouvelles conditions, ainsi que les conditions du marché actuelles, atténueront certaines des préoccupations. Leurs préoccupations quant à la perte possible de connectivité seront apaisées grâce à la poursuite des obligations d'établissement des horaires que le transporteur aérien devra respecter, en veillant à ce que toutes les communautés (actuellement desservie par Canadian North) demeurent bien desservies et en empêchant d'autres réductions. Les préoccupations concernant l'abordabilité pour les voyageurs du nord canadien seront atténuées grâce à la surveillance des tarifs par le surveillant, afin de s'assurer que la compagnie aérienne ne dépasse pas son seuil de 25 % et le plafond de profit de 10 % sur son réseau régulier.

En outre, le Nunavut et les Territoires du Nord-Ouest ont conclu des contrats avec la compagnie aérienne qui maintiennent les tarifs liés aux services essentiels, ce qui garantit que les prix des voyages essentiels resteront stables. Bien que les prix des voyages non essentiels augmenteront, les conditions garantissent que les prix n'augmenteront pas de plus de 25 % par an dans chaque région, à moins qu'il ne soit prouvé au ministre que la compagnie aérienne continue d'enregistrer des pertes. Il convient de noter que les prix de base dans le nord canadien n'ont augmenté que de 7 % entre 2019 et 2022, alors que dans le sud du Canada, les tarifs aériens ont connu une hausse bien plus importante. En permettant à la compagnie aérienne d'augmenter ses prix pour rester en bonne santé financière, les conditions contribueront à garantir que les habitants du Nord ne perdent pas la seule compagnie aérienne qui dessert toutes leurs communautés.

Le gouvernement du Québec n'a pas été consulté, car Canadian North ne dessert qu'une communauté de la province, Kuujuaq, qui est actuellement desservie par un autre transporteur, Air Inuit. La présence d'Air Inuit, un autre transporteur aérien appartenant à la société

community will remain served and connected beyond Canadian North's presence. In 2022, 95% of Canadian North's Quebec traffic was on the Kuujuaq to Montreal route, which is not part of the undertakings and is also served by Air Inuit.

Competition Implications

Under the Act, prior to making a recommendation to the GiC, the Minister is required to consult with the Commissioner of Competition (Commissioner) if the changes to the Terms and Conditions affect competition. Departmental officials reached out to Competition Bureau officials to inform them of Canadian North's financial situation and request for new Terms and Conditions. While consulted regarding the final new Terms and Conditions, the Commissioner indicated that he did not have any comments.

Consultation

In the 2019 consultations, Transport Canada heard from close to 70 stakeholders. The overwhelming majority of those consulted acknowledged that the unique and small northern market cannot reasonably sustain two major air carriers, and there was a fear of reduction of service in the market. In this context, the majority supported the merger, as long as there were terms and conditions allowing for competition and new carriers to enter the northern market, preventing the merged air carrier from engaging in monopolistic practices, and ensuring that northern communities are not further subjected to higher air fares and cargo rates.

In the context of the current negotiations, Transport Canada consulted with a range of key stakeholders, such as:

- The Governments of Nunavut and Northwest Territories;
- Other federal government departments with an interest and mandate related to the merger, such as Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs Canada and Indigenous Services Canada; and
- Inuit Tapiriit Kanatami, and Nunavut Tunngavik Incorporated, the latter being an Inuit association representing the three regions of Nunavut.

While most stakeholders feared a reduction of service in the market, as well as a steep increase in fares, all acknowledged the need to change the Terms and Conditions to ensure Canadian North can continue its operations. In this context, the new Terms and Conditions will respond to both the 2019 and current consultations by ensuring that a carrier remains viable in the North and is limited in how much it can raise fares and cut services to the detriment of northerners.

Makivik, garantit que la communauté restera desservie et reliée au-delà de la présence de Canadian North. En 2022, 95 % du trafic du Québec de Canadian North se trouvait sur l'itinéraire Kuujuaq-Montréal, qui ne fait pas partie des entreprises et est également desservi par Air Inuit.

Conséquences sur la concurrence

En vertu de la Loi, avant de faire une recommandation au gouverneur en conseil, le ministre est tenu de consulter le commissaire de la concurrence (commissaire) si les changements apportés aux conditions ont une incidence sur la concurrence. Les fonctionnaires du ministère ont contacté les fonctionnaires du Bureau de la concurrence pour les informer de la situation financière de Canadian North et de sa demande relative à de nouvelles conditions. Lorsque le commissaire a été consulté au sujet des nouvelles conditions, celui-ci a indiqué qu'il n'avait pas de commentaires à formuler.

Consultation

Lors des consultations de 2019, Transports Canada a entendu les commentaires de près de 70 intervenants. La très grande majorité des personnes consultées reconnaissaient que le marché nordique unique et restreint ne peut pas raisonnablement soutenir deux transporteurs aériens principaux et elles craignaient une réduction du service dans le marché. Dans ce contexte, la majorité des intervenants appuyaient plutôt la fusion, à condition que des conditions permettent la concurrence et l'entrée sur le marché du nord, ce qui empêcherait le transporteur aérien fusionné d'adopter des pratiques anticoncurrentielles et de s'assurer que les communautés nordiques ne soient pas assujetties à des tarifs aériens et à des tarifs de fret encore plus élevés.

Dans le contexte des présentes négociations, Transports Canada a consulté un éventail d'intervenants clés, notamment :

- Les gouvernements du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest;
- D'autres ministères fédéraux ayant un intérêt à l'égard de la fusion et dont le mandat s'y rattache, comme Relations Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada et Services aux Autochtones Canada;
- Inuit Tapiriit Kanatami et Nunavut Tunngavik Incorporated, une association Inuite représentant les trois régions du Nunavut;

La plupart des intervenants craignaient une réduction du service sur le marché, ainsi qu'une augmentation importante des tarifs, mais tous ont reconnu la nécessité de modifier les conditions pour que Canadian North poursuive ses activités. Dans ce contexte, les nouvelles conditions répondront à la fois aux consultations de 2019 et aux présentes en cours en veillant à ce qu'un transporteur demeure viable dans le Nord et à ce qu'il soit limité dans la mesure où il peut augmenter les tarifs et réduire les services au détriment des habitants du Nord.

Implementation

As previously noted, Canadian North's compliance with the Terms and Conditions will be monitored and managed in accordance with an amended and restated Implementation and Monitoring Agreement that will be effective until June 30, 2026.

If there is a disagreement over the interpretation of any of the Terms and Conditions that cannot be resolved via the dispute resolution mechanisms contained in the Implementation and Monitoring Agreement, subsection 53.6(2) of the Act could apply if any of the Terms and Conditions of the Order are violated: "Every person who contravenes subsection 53.2(1) or (10) is guilty of an indictable offence and is liable to imprisonment for a term not exceeding five years or to a fine not exceeding \$10,000,000, or to both." As well, under subsection 53.4(1) a superior court may, on application by the Minister, order the cessation of a contravention of the Terms and Conditions, or any other order it deems appropriate, including the divestiture of assets. Similarly, subsection 53.4(2) allows the Commissioner to make an application to a superior court if there is a contravention with respect to a term or condition that relates to potential prevention or lessening of competition.

Conclusion

Further to the Minister's recommendation, having taken into account all relevant factors, the public interest issues relating to national transportation, the new measures negotiated and agreed to by Canadian North and the Minister to address any concerns, and current threat of the financial instability and cessation of operations of Canadian North, the Governor in Council has approved the varying of the current Terms and Conditions.

Departmental contact

By mail:

Director
National Air Services Policy (ACEB)
Air Policy Group
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

General inquiries:

Telephone: 613-993-4361
Fax: 613-991-6445
Website: www.tc.gc.ca

Mise en œuvre

Comme indiqué précédemment, le respect des conditions par Canadian North sera contrôlé et géré conformément à un accord de mise en œuvre et de surveillance modifié et reformulé qui sera en vigueur jusqu'au 30 juin 2026.

En cas de désaccord sur l'interprétation de l'une des conditions qui ne peut être résolu par les mécanismes de règlement des différends prévus dans l'accord de mise en œuvre et de surveillance, le paragraphe 53.6(2) de la Loi pourrait s'appliquer en cas de violation de l'une des conditions du décret : « Quiconque contrevient aux paragraphes 53.2(1) ou (10) est coupable d'un acte criminel et passible d'un emprisonnement maximal de cinq ans et d'une amende maximale de 10 000 000 \$, ou de l'une de ces peines. En outre, en vertu du paragraphe 53.4(1), une cour supérieure peut, à la demande du ministre, ordonner la cessation d'une contravention aux conditions, ou toute autre ordonnance qu'elle juge appropriée, y compris le dessaisissement d'actifs. » De même, le paragraphe 53.4(2) permet au commissaire de saisir une cour supérieure en cas de violation d'une clause ou d'une condition relative à la prévention ou à la diminution potentielle de la concurrence.

Conclusion

À la suite de la recommandation du ministre, ayant tenu compte de tous les facteurs pertinents, des questions d'intérêt public liées aux transports nationaux, de nouvelles mesures négociées et convenues par Canadian North et le ministre pour répondre à toutes les préoccupations, ainsi que de la menace actuelle d'instabilité financière et de cessation d'exploitation de Canadian North, le gouverneur en conseil a approuvé la modification des présentes conditions.

Personne-ressource du Ministère

Adresse postale :

Directeur
Politique nationale des services aériens (ACEB)
Groupe de la politique aérienne
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Demandes de renseignements généraux :

Téléphone : 613-993-4361
Télécopieur : 613-991-6445
Site Web : www.tc.gc.ca

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Environment, Dept. of theOrder Amending Schedule 1 to the Species
at Risk Act 1526**Transport, Dept. of**Regulations Amending the Small Vessel
Regulations 1573**RÈGLEMENTS PROJETÉS**

Table des matières

Environnement, min. de l'Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur
les espèces en péril 1526**Transports, min. des**Règlement modifiant le Règlement sur
les petits bâtiments 1573

Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act

Statutory authority
Species at Risk Act

Sponsoring department
Department of the Environment

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

Biodiversity is rapidly declining worldwide as species become extinct. According to a recent report from an international panel of experts, an average of around 25% of species in assessed animal and plant groups are threatened. This suggests that around 1 million species already face extinction, many within decades. Unless measures are undertaken to reduce the intensity of drivers of biodiversity loss, further acceleration in the global rate of species extirpation is anticipated. According to the report, the global rate of species extirpation is already at least tens to hundreds of times higher than it has averaged over the past 10 million years.¹ In the same report, the experts have also identified and ranked the five direct drivers of biodiversity loss and degradation with the largest relative global impacts so far. These drivers are, in descending order: changes in land and sea use; direct exploitation of organisms; climate change; pollution; and invasive alien species.

Canada, the second-largest country in the world and home to a large assortment of species, is not exempt from this global biodiversity crisis. According to the World Wildlife Fund (WWF), between 1970 and 2014, 451 of 903 monitored wildlife species in Canada declined in abundance. This is true for all monitored wildlife groups, from mammals, to fish, to birds, to amphibians and reptiles. Of the other half monitored, 407 species showed increases in abundance, and 45 species showed stable trends. While these success stories are encouraging, the discovery that

¹ Intergovernmental Science-Policy Platform on Biodiversity and Ecosystem Services (IPBES), 2019. *Global Assessment Report on Biodiversity and Ecosystem Services, Summary for Policymakers (PDF)*. Accessed October 2021.

Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril

Fondement législatif
Loi sur les espèces en péril

Ministère responsable
Ministère de l'Environnement

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

La biodiversité décline rapidement dans le monde entier, à mesure que certaines espèces disparaissent. En moyenne, environ 25 % des groupes spécifiques d'animaux et de plantes évalués sont menacés, selon un rapport récent d'un groupe international d'experts. Cela suggère qu'environ un million d'espèces sont déjà menacées de disparition, la plupart en quelques décennies. À moins que des mesures ne soient prises pour réduire l'intensité des facteurs de perte de biodiversité, on prévoit une nouvelle accélération du taux mondial de disparition des espèces. Selon le rapport, le taux mondial de disparition des espèces est déjà au moins 10 à 100 fois plus élevé que la moyenne des 10 derniers millions d'années¹. Dans le même rapport, les experts ont également ciblé et classé les cinq facteurs directs de perte et de dégradation de la biodiversité dont l'impact mondial relatif est le plus important à ce jour. Ces facteurs sont, par ordre décroissant : les changements dans l'utilisation des terres et de la mer, l'exploitation directe des organismes, les changements climatiques, la pollution et les espèces exotiques envahissantes.

Le Canada, deuxième pays au monde par sa superficie et foyer d'un grand assortiment d'espèces, n'échappe pas à cette crise mondiale de la biodiversité. Selon le Fonds mondial pour la nature (WWF), entre 1970 et 2014, 451 des 903 espèces sauvages surveillées au Canada ont diminué en abondance. Ces déclin ont été constatés chez des espèces de tous les groupes d'animaux sauvages surveillés, notamment les mammifères, les poissons, les oiseaux, les amphibiens et les reptiles. Sur l'autre moitié des espèces suivies, 407 espèces ont montré des augmentations

¹ Plateforme intergouvernementale scientifique et politique sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES). (2019). *Rapport de l'évaluation mondiale de la biodiversité et des services écosystémiques, Résumé à l'intention des décideurs (PDF)*, Consulté en octobre 2021.

half of the monitored wildlife in the study are in decline cannot be ignored.² With this rapid and steep decline in biodiversity, Canada is experiencing many adverse effects that are typically associated with habitat and species loss.

Biodiversity is positively related to ecosystem productivity, health, and resiliency³ (i.e. the ability of an ecosystem to respond to changes or disturbances). Given the interdependency of species, a loss of biodiversity can lead to decreases in ecosystem function and services including natural processes such as pest control, pollination, coastal wave attenuation, temperature regulation and carbon fixing. These services are important to the health of Canadians and also have important ties to the Canadian economy. Small changes within an ecosystem can lead to a loss of individuals and species resulting in adverse, irreversible, and broad-ranging effects on Canadians.

Species that are at risk are afforded protections under the *Species at Risk Act* (SARA) when they are listed on Schedule 1 of SARA (the List of Wildlife Species at Risk). The proposed *Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act* is needed to list or modify the status of three species recently assessed by the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC), and for which the Minister of the Environment wishes to make a listing recommendation to the Governor in Council (GIC). Listing species at risk on Schedule 1 of SARA, and the associated protections triggered by listing, support not only the protection of the species, but also overall biodiversity and ecosystem productivity.

Background

Canada is a country with a rich natural environment that supports a large diversity of plant and animal species. This natural heritage is an integral part of its national identity and history. Wildlife is valued by Canadians for aesthetic, cultural, spiritual, recreational, educational, historical, subsistence, medical, ecological, and scientific reasons. Canadian wildlife species and ecosystems are also part of the world's heritage.⁴ The Department of the Environment (the Department) is mandated, among other things, 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

d'abondance, et 45 espèces ont montré des tendances stables. Si ces réussites sont encourageantes, on ne peut ignorer la découverte que la moitié des espèces sauvages surveillées dans le cadre de l'étude sont en déclin². Avec ce déclin rapide et abrupt de la biodiversité, le Canada subit de nombreux effets néfastes qui sont généralement associés à la perte d'habitats et d'espèces.

La biodiversité est positivement liée à la productivité, à la santé et à la résilience des écosystèmes³ (c'est-à-dire la capacité d'un écosystème à faire face aux changements ou aux perturbations). Compte tenu de l'interdépendance des espèces, une perte de biodiversité peut mener à une diminution des fonctions et des services écosystémiques y compris les processus naturels comme la lutte antiparasitaire, la pollinisation, l'atténuation des dommages causés par les vagues côtières, la régulation de la température et la fixation du carbone. Ces services sont importants pour la santé des Canadiens et ont des liens importants avec l'économie canadienne. De petits changements au sein d'un écosystème entraînant la perte d'individus et d'espèces peuvent donc produire des effets néfastes et irréversibles à grande échelle sur les Canadiens.

Les espèces en péril bénéficient de la protection de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP) lorsqu'elles sont inscrites à l'annexe 1 de la LEP (la Liste des espèces en péril). Le projet de *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril* est nécessaire pour l'inscription ou la modification du statut de trois espèces récemment évaluées par le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC), et pour lesquelles le ministre de l'Environnement souhaite recommander l'inscription au gouverneur en conseil (GC). L'inscription des espèces en péril à l'annexe 1 de la LEP et les mesures de protection connexes déclenchées par cette inscription favorisent non seulement la protection des espèces, mais aussi la biodiversité globale et la productivité des écosystèmes.

Contexte

Le Canada est un pays doté d'un environnement naturel riche qui abrite une grande diversité d'espèces végétales et animales. Le patrimoine naturel du Canada fait partie intégrante de son identité et de son histoire. La faune et la flore sauvages sont importantes aux yeux des Canadiens pour des raisons esthétiques, culturelles, spirituelles, récréatives, éducatives, historiques, alimentaires, médicales, écologiques et scientifiques. Les espèces et écosystèmes sauvages du Canada appartiennent aussi au patrimoine mondial⁴. Le ministère de l'Environnement (le Ministère) a pour mandat, entre autres, de préserver et d'améliorer la qualité de l'environnement naturel, y compris la flore et la faune. Bien que la responsabilité en

² World Wildlife Fund, 2022. [Living Planet Report 2022](#).

³ Cleland, E. E. (2011) Biodiversity and Ecosystem Stability. *Nature Education Knowledge* 3(10):14.

⁴ Preamble to the *Species at Risk Act* (2003).

² Le Fonds mondial pour la nature, 2022. [Rapport planète vivante Canada 2022](#).

³ Cleland, E. E. (2011) Biodiversity and Ecosystem Stability. *Nature Education Knowledge* 3(10):14.

⁴ Préambule de la *Loi sur les espèces en péril* (2003).

plays a leadership role as federal regulator in order to prevent terrestrial species⁵ from becoming extinct at the global scale⁶ or extirpated⁷ 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 as a result of human activity; and to manage species of special concern to prevent them from becoming endangered or threatened. In 2003, when SARA was first enacted, the List of Wildlife Species at Risk included 233 species. Since then, the List has been amended to add, remove, or reclassify species. As of February 2023, there are 640 species listed under Schedule 1 of SARA.

COSEWIC

In 2003, SARA established COSEWIC as an advisory body to, among other things, assess or re-assess the status of wildlife species.

The assessments are carried out in accordance with section 15 of SARA, which requires COSEWIC to determine the status of species it considers to be at risk and to identify existing and potential threats to the species. COSEWIC members meet twice every year to review assessments of wildlife species and to classify those wildlife species as extinct, extirpated, endangered, threatened, species of special concern, data deficient, or not at risk.

Once COSEWIC has provided its assessments of species at risk to the Minister of the Environment (the Minister), the Minister has 90 days to post a response statement on the Species at Risk Public Registry (SAR Public Registry) indicating how the Minister intends to respond to the assessment and related anticipated timelines. The response statements outline the extent of the consultations on proposed changes to Schedule 1 of SARA.

Subsequent to the consultations and any further analysis carried out by departmental officials, an order in council published in the *Canada Gazette*, Part II, formally acknowledges receipt of the COSEWIC assessments. This

⁵ Terrestrial species include birds, mammals, reptiles, amphibians, terrestrial molluscs, plants and insects.

⁶ The Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC) defines an **extinct species** as a wildlife species that no longer exists.

⁷ 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.

matière de conservation des espèces sauvages du Canada soit partagée entre les différents paliers de gouvernement, le ministère de l'Environnement, en tant qu'organisme de réglementation fédéral, joue un rôle de chef de file pour empêcher la disparition — de la planète⁵ ou du pays seulement⁶ — des espèces terrestres⁷.

Le principal moyen législatif fédéral pour réaliser la stratégie de conservation est la LEP. La LEP vise à prévenir la disparition des espèces sauvages du pays ou de la planète; à assurer le rétablissement des espèces inscrites comme disparues du pays, en voie de disparition ou menacées en raison de l'activité humaine; et à gérer les espèces préoccupantes afin d'éviter qu'elles ne deviennent en voie de disparition ou menacées. Lorsque la LEP a été adoptée en 2003, la Liste des espèces en péril comprenait 233 espèces. Depuis, la Liste a été modifiée afin de permettre d'y ajouter des espèces, d'en retirer ou de les reclassifier. En date de février 2023, l'annexe 1 de la LEP répertorie 640 espèces.

COSEPAC

En 2003, la LEP a établi le COSEPAC en tant qu'organisme consultatif chargé, entre autres, d'évaluer ou de réévaluer la situation des espèces sauvages.

Les évaluations sont effectuées conformément à l'article 15 de la LEP, qui exige que le COSEPAC détermine le statut des espèces qu'il considère en péril et cerne leurs menaces existantes et potentielles. Les membres du COSEPAC se réunissent deux fois par année pour examiner les évaluations des espèces sauvages et pour classifier ces espèces dans les catégories suivantes : disparues, disparues du pays, en voie de disparition, menacées, préoccupantes, données insuffisantes ou non en péril.

Dans les 90 jours suivant la réception des évaluations du COSEPAC, le ministre de l'Environnement (le ministre) est tenu de publier dans le Registre public des espèces en péril un énoncé de réaction indiquant comment il compte réagir aux évaluations et, dans la mesure du possible, selon quels échéanciers. Cette déclaration communique l'étendue des consultations portant sur les modifications proposées à l'annexe 1 de la LEP.

Après les consultations et toute autre analyse réalisée par les fonctionnaires du Ministère, un décret publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* confirme officiellement la réception de l'évaluation du COSEPAC. Ceci déclenche

⁵ Le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) définit une **espèce disparue** comme une espèce sauvage qui n'existe plus.

⁶ L'article 2 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.

⁷ Les espèces terrestres comprennent les oiseaux, les mammifères, les reptiles, les amphibiens, les mollusques terrestres, les plantes et les insectes.

then triggers a regulatory process through a proposed order whereby the GIC may, within nine months of receipt of the assessment, on the recommendation of the Minister:

- (1) add a wildlife species to the List of Wildlife Species at Risk according to COSEWIC's status assessment;
- (2) decide not to add the species to the List; or
- (3) refer the matter back to COSEWIC for further information or consideration.

If the GIC does not make a decision within nine months of the formal receipt of COSEWIC's assessment, subsection 27(3) of SARA states that the Minister shall amend Schedule 1 of SARA according to the assessment.

In addition to recommending new additions to Schedule 1 of SARA, COSEWIC may review the status of a previously assessed wildlife species and recommend a new classification for this species. Reclassification is important to ensure the designation is consistent with the latest available scientific information, allowing for better decision-making regarding the species in terms of its conservation prioritization. Species are up-listed when their status has deteriorated since their last assessment (e.g. through population decline). When the status improves, they can be down-listed or delisted to ensure that the species are protected according to the purposes of SARA while minimizing impacts on stakeholders and resources.

Prohibitions under SARA

Upon listing in Schedule 1 of SARA, wildlife species benefit from various levels of protection, depending on their status, as per the general prohibitions under sections 32 and 33 of SARA. Table 1 below summarizes the various protections afforded.

un processus réglementaire par lequel le GC peut, dans un délai de neuf mois suivant la réception de l'évaluation et sur recommandation du ministre, prendre l'une des mesures suivantes :

- (1) ajouter une espèce sauvage à la Liste des espèces en péril conformément à l'évaluation de sa situation par le COSEPAC;
- (2) décider de ne pas ajouter l'espèce à la Liste;
- (3) renvoyer la question au COSEPAC pour renseignements supplémentaires ou pour réexamen.

Si le GC ne prend pas de décision dans un délai de neuf mois après avoir reçu officiellement l'évaluation du COSEPAC, le paragraphe 27(3) de la LEP stipule que le ministre doit modifier l'annexe 1 de la LEP en fonction de cette évaluation.

En plus de recommander de nouveaux ajouts à l'annexe 1, le COSEPAC peut examiner le statut d'une espèce sauvage précédemment évaluée et recommander une nouvelle classification pour cette espèce. La reclassification est importante pour garantir que la désignation est conforme aux données scientifiques les plus récentes, ce qui permet une meilleure prise de décision quant à l'établissement des priorités en matière de conservation des espèces. Les espèces sont classées à un niveau de risque supérieur lorsque leur situation s'est détériorée depuis la dernière évaluation (par exemple en raison d'un déclin de la population). Lorsque leur situation s'améliore, on peut les faire passer à une catégorie de risque moins élevée ou les retirer de la Liste des espèces en péril, de sorte que les espèces soient protégées selon l'esprit de la LEP tout en minimisant les répercussions sur les intervenants et les ressources.

Interdictions prévues par la LEP

Dès leur inscription à l'annexe 1 de la LEP, les espèces sauvages bénéficient de différents niveaux de protection, qui varient selon leur désignation, conformément aux interdictions générales prévues aux articles 32 et 33 de la LEP. Le tableau 1 ci-dessous résume les différentes protections accordées.

Table 1: Summary of protections offered to wildlife species and their residences immediately upon their addition to Schedule 1 of SARA

Species status	Species protected by the <i>Migratory Birds Convention Act, 1994</i>	Aquatic species protected by the <i>Species at Risk Act</i>	All other listed species protected by the <i>Species at Risk Act</i>
Special concern	SARA's general prohibitions for individuals ^a and for residence ^b are not applicable for species with special concern status.	SARA's general prohibitions for individuals and for residence are not applicable for species with special concern status.	SARA's general prohibitions for individuals and for residence are not applicable for species with special concern status.

Species status	Species protected by the <i>Migratory Birds Convention Act, 1994</i>	Aquatic species protected by the <i>Species at Risk Act</i>	All other listed species protected by the <i>Species at Risk Act</i>
Threatened, endangered or extirpated	SARA's general prohibitions apply to all endangered, threatened and extirpated migratory birds listed in Schedule 1 of SARA and protected by the <i>Migratory Birds Convention Act, 1994</i> , anywhere they occur, including private lands, provincial lands, and lands within a territory.	SARA's general prohibitions apply to all endangered, threatened and extirpated aquatic species listed in Schedule 1 of SARA, anywhere they occur, including private lands, provincial lands, and lands within a territory.	SARA's general prohibitions apply to all endangered, threatened, and extirpated species listed in Schedule 1 of SARA when found on federal lands ^c . In a province, general prohibitions apply only on federal lands. In the territories, general prohibitions apply only on federal lands under the authority of the Minister of the Environment or the Minister responsible for the Parks Canada Agency.

- ^a As defined in subsection 32(1) of SARA, no person shall kill, harm, harass, capture or take an individual of a wildlife species that is listed as an extirpated species, an endangered species or a threatened species, and under subsection 32(2), no person shall possess, collect, buy, sell or trade an individual of a wildlife species that is listed as an extirpated species, an endangered species or a threatened species, or any part or derivative of such an individual.
- ^b As defined in section 33 of SARA, no person shall damage or destroy the residence of one or more individuals of a wildlife species that is listed as an endangered species or a threatened species, or that is listed as an extirpated species if a recovery strategy has recommended the reintroduction of the species into the wild in Canada.
- ^c As defined in section 2(1) of SARA "federal land" means land that belongs to His Majesty in right of Canada, or that His Majesty in right of Canada has the power to dispose of, and all waters on and airspace above that land; the internal waters of Canada and the territorial sea of Canada; and reserves and any other lands that are set apart for the use and benefit of a band under the *Indian Act*, and all waters on and airspace above those reserves and lands.

Tableau 1 : Résumé des protections offertes aux espèces sauvages et à leurs résidences dès leur ajout à l'annexe 1 de la LEP

Statut de l'espèce	Espèces protégées en vertu de la <i>Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</i>	Espèces aquatiques protégées par la <i>Loi sur les espèces en péril</i>	Toutes les autres espèces inscrites protégées par la <i>Loi sur les espèces en péril</i>
Préoccupante	Les interdictions générales de la LEP concernant les individus ^a et la résidence ^b ne s'appliquent pas aux espèces préoccupantes.	Les interdictions générales de la LEP concernant les individus et la résidence ne s'appliquent pas aux espèces préoccupantes.	Les interdictions générales de la LEP concernant les individus et la résidence ne s'appliquent pas aux espèces préoccupantes.
Menacée, en voie de disparition ou disparue du pays	Les interdictions générales de la LEP s'appliquent à tous les oiseaux migrateurs en voie de disparition, menacés et disparus du pays inscrits à l'annexe 1 de la LEP et protégés par la <i>Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs</i> , où qu'ils se trouvent, y compris les terres privées, les terres provinciales et les terres à l'intérieur d'un territoire.	Les interdictions générales de la LEP s'appliquent à toutes les espèces aquatiques en voie de disparition, menacées et disparues du pays inscrites à l'annexe 1 de la LEP, où qu'elles se trouvent, y compris les terres privées, les terres provinciales et les terres à l'intérieur d'un territoire.	Les interdictions générales de la LEP s'appliquent à toutes les espèces en voie de disparition, menacées et disparues du pays inscrites à l'annexe 1 de la LEP lorsqu'elles se trouvent sur le territoire domanial ^c . Dans une province, les interdictions générales ne s'appliquent que sur le territoire domanial. Dans les territoires, les interdictions générales s'appliquent seulement sur le territoire domanial relevant du ministre de l'Environnement ou du ministre responsable de l'Agence Parcs Canada.

- ^a Selon la définition du paragraphe 32(1) de la LEP, il est interdit de tuer, de blesser, de harceler, de capturer ou de prendre un individu d'une espèce sauvage inscrite comme espèce disparue du pays, en voie de disparition ou menacée, et en vertu du paragraphe 32(2), nul ne doit posséder, collectionner, acheter, vendre ou échanger un individu d'une espèce sauvage inscrite comme espèce disparue du pays, en voie de disparition ou menacée, ou toute partie ou produit d'un tel individu.
- ^b Selon la définition de l'article 33 de la LEP, il est interdit d'endommager ou de détruire la résidence d'un ou de plusieurs individus d'une espèce sauvage inscrite comme espèce en voie de disparition ou menacée, ou inscrite comme espèce disparue du pays si un programme de rétablissement a recommandé la réinsertion à l'état sauvage au Canada.
- ^c Selon la définition du paragraphe 2(1) de la LEP, « territoire domanial » désigne les terres qui appartiennent à Sa Majesté le Roi du chef du Canada ou Sa Majesté le Roi du chef du Canada à le pouvoir d'aliéner, ainsi que leurs eaux et leur espace aérien; les eaux intérieures et la mer territoriale du Canada; les réserves ou autres terres qui ont été mises de côté à l'usage et au profit d'une bande en application de la *Loi sur les Indiens*, ainsi que leurs eaux et leur espace aérien.

On non-federal lands, listed species that are not an aquatic species or a migratory bird protected by the *Migratory Birds Convention Act, 1994* (MBCA) can only be protected under SARA by an order made by the GIC.⁸ 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.

Recovery planning for threatened, endangered, or extirpated species

Listing a species under an endangered, threatened, or extirpated status triggers mandatory recovery planning by the competent minister⁹ in order to address threats to the survival or recovery of the listed species.

Recovery strategies must be prepared in cooperation with appropriate provincial or territorial governments, other federal ministers with authority over federal lands where the species is found, and wildlife management boards authorized by a land claims agreement, among others. In preparing the recovery strategy, the competent minister must determine whether the recovery of the listed wildlife species is technically and biologically feasible. If it is not feasible, the recovery strategy must include a description of the species' needs and, to the extent possible, the identification of its critical habitat and the reasons why its recovery is not feasible. If the recovery of the species is possible, the recovery strategy must address threats to the survival of the listed species, including any loss of habitat, and must include, among other things, the identification of the species' critical habitat, to the extent possible, based on the best available information.

Once a final recovery strategy has been posted on the SAR Public Registry, the competent minister must then prepare one or more action plans based on the recovery strategy. Action plans are also prepared in consultation with the above-mentioned organizations and persons. SARA does not mandate timelines for their preparation or implementation; rather, these are set out in the recovery strategy.

⁸ Subsection 34(2) of SARA for provinces and subsection 35(2) for territories.

⁹ As defined in SARA, "competent minister" means (a) the Minister responsible for the Parks Canada Agency with respect to individuals in or on federal lands administered by that Agency; (b) the Minister of Fisheries and Oceans with respect to aquatic species, other than individuals mentioned in paragraph (a); and (c) the Minister of the Environment with respect to all other individuals.

À l'extérieur du territoire domanial, les espèces inscrites qui ne sont pas des espèces aquatiques ou des oiseaux migrateurs protégés par la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* (LCOM) ne peuvent être protégées par la LEP que par un décret rendu par le GC⁸. 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.

Planification du rétablissement des espèces menacées, en voie de disparition ou disparues du pays

L'inscription d'une espèce sous une désignation d'espèce menacée, en voie de disparition ou disparue du pays entraîne, pour le ministre compétent⁹, la planification obligatoire de son rétablissement afin de faire face aux menaces à la survie ou au rétablissement de l'espèce inscrite.

Les programmes de rétablissement doivent être préparés en collaboration avec les gouvernements provinciaux ou territoriaux concernés, les autres ministres fédéraux ayant autorité sur le territoire domanial où se trouve l'espèce et les conseils de gestion de la faune autorisés par un accord de revendications territoriales, entre autres. Lors de la préparation du programme de rétablissement, le ministre compétent doit déterminer si le rétablissement de l'espèce sauvage inscrite est techniquement et biologiquement faisable. Si ce n'est pas faisable, le programme de rétablissement doit comprendre une description des besoins de l'espèce et, dans la mesure du possible, la désignation de son habitat essentiel et les raisons pour lesquelles son rétablissement n'est pas faisable. Si le rétablissement de l'espèce est réalisable, le programme de rétablissement doit traiter les menaces à sa survie, y compris toute perte de son habitat, et doit comporter, entre autres, la désignation de l'habitat essentiel de cette espèce, dans la mesure du possible, en se fondant sur la meilleure information accessible.

Une fois qu'un programme de rétablissement définitif a été publié dans le Registre public des espèces en péril, le ministre compétent doit alors préparer un ou plusieurs plans d'action basés sur le programme de rétablissement. Les plans d'action sont également établis en consultation avec les organisations et les personnes précitées. Les échéanciers d'établissement ou de mise en œuvre ne sont pas prévus dans la LEP, mais sont plutôt établis dans le programme de rétablissement.

⁸ Paragraphe 34(2) de la LEP pour les provinces et paragraphe 35(2) pour les territoires.

⁹ Selon la définition de la LEP, « ministre compétent » désigne a) en ce qui concerne les individus présents dans les parties du territoire domanial dont la gestion relève de l'Agence Parcs Canada, le ministre responsable de celle-ci; b) en ce qui concerne les espèces aquatiques dont les individus ne sont pas visés par l'alinéa a), le ministre des Pêches et des Océans; c) en ce qui concerne tout autre individu, le ministre de l'Environnement.

Protection of critical habitat

Requirements under SARA for the protection of critical habitat depend on whether the species are aquatic, migratory birds protected under the MBCA, or other species, and whether these species are found on federal lands, in the exclusive economic zone, on the continental shelf of Canada or elsewhere in Canada.

When critical habitat or portions of critical habitat have been identified on federal lands, in the exclusive economic zone of Canada or on the continental shelf of Canada, SARA requires that it be legally protected within 180 days of its identification in a recovery strategy or an action plan. Protection can be achieved through provisions under SARA or any other Act of Parliament, including conservation agreements under section 11 of SARA.

If critical habitat is located in a migratory bird sanctuary under the MBCA, in a national park included in Schedule 1 of the *Canada National Parks Act*, in the Rouge National Urban Park established by the *Rouge National Urban Park Act*, in a marine protected area under the *Oceans Act*, or in a national wildlife area under the *Canada Wildlife Act*, the competent minister must publish a description of that critical habitat in the *Canada Gazette* within 90 days of the date that the critical habitat was identified in a final recovery strategy or action plan. The critical habitat protection under subsection 58(1) of SARA (i.e. prohibiting the destruction of critical habitat) comes into effect automatically 90 days after a description of the critical habitat is published in the *Canada Gazette*, and the critical habitat located in the federally protected area is legally protected under SARA.

If critical habitat is identified on federal land but not found in the protected areas listed above, the competent minister must, within 180 days following the identification of this habitat in a final posted recovery strategy or action plan, either

- (1) make a ministerial order under subsection 58(5) of SARA to apply subsection 58(1) of SARA, prohibiting the destruction of this critical habitat; or
- (2) publish a statement on the SAR Public Registry explaining how the critical habitat (or portions of it) is protected under SARA or another Act of Parliament, including conservation agreements under section 11 of the SARA.

For portions of critical habitat for species other than aquatic species or critical habitat for migratory birds to which

Protection de l'habitat essentiel

Les exigences en vertu de la LEP pour la protection de l'habitat essentiel diffèrent selon qu'il s'agit d'espèces aquatiques, d'oiseaux migrateurs protégés en vertu de la LCOM ou d'autres espèces, et selon que ces espèces se trouvent sur le territoire domanial, dans la zone économique exclusive, sur le plateau continental du Canada ou ailleurs au Canada.

Lorsque l'habitat essentiel ou des parties d'habitat essentiel ont été désignés sur le territoire domanial, dans la zone économique exclusive du Canada ou sur le plateau continental du Canada, la LEP exige qu'il soit légalement protégé dans les 180 jours suivant sa désignation dans un programme de rétablissement ou un plan d'action. La protection peut être assurée par des dispositions de la LEP ou de toute autre loi du Parlement, y compris les accords de conservation aux termes de l'article 11 de la LEP.

Si l'habitat essentiel se trouve dans un refuge d'oiseaux migrateurs en vertu de la LCOM, dans un parc national compris à l'annexe 1 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada* (LPNC), dans le parc urbain national de la Rouge établi en vertu de la *Loi sur le parc urbain national de la Rouge*, dans une zone marine protégée désignée sous le régime de la *Loi sur les océans*, ou dans une réserve nationale de faune en vertu de la *Loi sur les espèces sauvages du Canada*, le ministre compétent est tenu de publier une description de cet habitat essentiel dans la *Gazette du Canada* dans les 90 jours qui suivent la publication de la version définitive du programme de rétablissement ou du plan d'action désignant l'habitat essentiel. Quarante-vingt-dix jours après la publication de la désignation de l'habitat essentiel dans la *Gazette du Canada*, la protection de l'habitat essentiel aux termes du paragraphe 58(1) de la LEP (c'est-à-dire les interdictions relatives à la destruction de l'habitat essentiel) entre en vigueur automatiquement, et l'habitat essentiel se trouvant sur le territoire d'une aire protégée fédérale est protégé légalement par la LEP.

Si l'habitat essentiel est identifié sur le territoire domanial, mais ne se trouve pas dans les aires protégées énumérées ci-dessus, le ministre compétent doit, dans les 180 jours suivant l'identification de cet habitat dans un programme de rétablissement ou un plan d'action final affiché, soit :

- (1) prendre un arrêté ministériel en vertu du paragraphe 58(5) de la LEP pour appliquer le paragraphe 58(1) de la LEP, interdisant la destruction de cet habitat essentiel;
- (2) publier dans le Registre public des espèces en péril une déclaration énonçant comment l'habitat essentiel (ou une partie de celui-ci) est protégé sous le régime de la LEP ou d'une autre loi fédérale, y compris en vertu d'accords de conservation conclus au titre de l'article 11 de la LEP.

Pour les parties de l'habitat essentiel des espèces autres que les espèces aquatiques ou l'habitat essentiel des

the MBCA applies, SARA considers the protection of the critical habitat by other governments (e.g. provinces, territories). In the event that critical habitat is not protected in these areas, the GIC may, by order, apply the SARA prohibition against destruction of that critical habitat. In cases where the Minister of the Environment is of the opinion that critical habitat on non-federal lands is not effectively protected by the laws of a province or territory, by another measure under SARA (including agreements under section 11) or through any other federal legislation, the Minister must recommend an order to the GIC to apply the SARA prohibition against destruction of critical habitat on non-federal lands. Before making the recommendation, the Minister must consult with the appropriate provincial or territorial minister. In all cases, the GIC makes the final decision on whether to proceed with the order to protect the critical habitat in question.

Permits issued under SARA

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. Permits are required by those persons conducting activities affecting species listed on Schedule 1 of SARA as extirpated, endangered, or threatened, that is, activities which contravene SARA general prohibitions, critical habitat orders or emergency orders.

SARA sets out the conditions that the Minister must consider before issuing a permit.

Management of species of special concern

The addition of a species of special concern to Schedule 1 of SARA triggers the development of a management plan that enables the species to be managed proactively, maximizes the probability of its success, and is expected to avoid higher-cost measures in the future. The management plan includes conservation measures deemed appropriate to preserve the wildlife species and avoid decline of its population. It is developed in cooperation with the relevant provincial and territorial governments, other federal government departments, wildlife management boards, Indigenous partners and organizations, and any appropriate stakeholders, and must be posted within three years of the species being listed.

Objective

The objective of the proposed *Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act* (the proposed Order) is to

oiseaux migrateurs protégées par la LCOM, la LEP tient compte de la protection de l'habitat essentiel par d'autres gouvernements (par exemple provinces, territoires). Dans l'éventualité où l'habitat essentiel ne serait pas protégé à l'intérieur de ces aires, le gouverneur en conseil peut, par décret, appliquer l'interdiction de détruire l'habitat essentiel prévue par la LEP. Dans les cas où le ministre de l'Environnement estime que l'habitat essentiel ailleurs que sur le territoire domaniale n'est pas protégé efficacement par les lois provinciales ou territoriales, une autre mesure prise en vertu de la LEP (y compris les accords prévus à l'article 11) ou par l'entremise d'une autre loi fédérale, le ministre est tenu de recommander au gouverneur en conseil la prise d'un décret pour mettre en application les interdictions de détruire l'habitat essentiel à l'extérieur du territoire domaniale. Avant de faire sa recommandation, le ministre doit consulter les ministres provinciaux ou territoriaux appropriés. Dans tous les cas, le gouverneur en conseil prend la décision définitive pour déterminer s'il faut aller de l'avant avec le décret pour la protection de l'habitat essentiel en question.

Délivrance de permis en vertu de la LEP

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. Les permis sont exigés pour les personnes qui mènent des activités touchant les espèces inscrites à l'annexe 1 de la LEP comme étant disparues du pays, en voie de disparition ou menacées, c'est-à-dire des activités qui contreviennent aux interdictions générales de la LEP, aux arrêtés visant l'habitat essentiel ou aux arrêtés d'urgence.

La LEP énonce les conditions que le ministre doit prendre en considération avant d'autoriser un permis.

Gestion des espèces préoccupantes

L'ajout d'une espèce préoccupante à l'annexe 1 de la LEP déclenche la préparation d'un plan de gestion qui permet de gérer l'espèce de manière proactive et de maximiser la probabilité de son succès, et devrait permettre d'éviter la mise en place future de mesures plus coûteuses. Le plan comprend les mesures de conservation jugées appropriées pour préserver l'espèce et éviter le déclin de sa population. Il est élaboré en collaboration avec les gouvernements provinciaux ou territoriaux compétents, d'autres ministères fédéraux, des conseils de gestion des ressources fauniques, des partenaires et des organisations autochtones et tout autre intervenant concerné, et doit être publié dans un délai de trois ans suivant l'inscription de l'espèce.

Objectif

L'objectif du *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril* proposé (le projet de décret) consiste à

ensure that the various measures available under SARA to protect and recover species at risk, are applicable to the species that would be reclassified or added to the List of Wildlife Species at Risk (Schedule 1 of SARA) by this proposed Order.

Description

The proposed Order would amend the List of Wildlife Species at Risk by adding two species (see Table 2.1) and reclassifying one species (see Table 2.2). A detailed description of each species, their ranges and threats can be found in Annex 1 of this document. Additional information on these species can also be found in the COSEWIC status reports.¹⁰

garantir que les diverses mesures prévues par la LEP pour la protection et le rétablissement des espèces en péril s'appliquent aux espèces qui seraient reclassifiées ou ajoutées à la Liste des espèces en péril (annexe 1 de la LEP) au moyen du projet de décret.

Description

Le projet de décret modifierait la Liste des espèces en péril en y ajoutant deux espèces (voir le tableau 2.1) et en reclassifiant une espèce (voir le tableau 2.2). Une description détaillée de chaque espèce, de leurs aires de répartition et de leurs menaces se trouve à l'annexe 1 du présent document. Des renseignements supplémentaires sur ces espèces se trouvent également dans les rapports de situation du COSEPAC¹⁰.

Table 2.1: Species proposed for addition to Schedule 1 of SARA

Taxon	Species	Scientific name	Current status	Proposed status	Range
Arthropods	Western Bumble Bee <i>mckayi</i> subspecies	<i>Bombus occidentalis mckayi</i>	N/A	Special concern	Yukon, Northwest Territories, British Columbia
Arthropods	Western Bumble Bee <i>occidentalis</i> subspecies	<i>Bombus occidentalis occidentalis</i>	N/A	Threatened	British Columbia, Alberta, Saskatchewan

Tableau 2.1 : Espèces que l'on propose d'ajouter à l'annexe 1 de la LEP

Taxon	Espèce	Nom scientifique	Statut actuel	Statut proposé	Aire de répartition
Arthropodes	Bourdon de l'Ouest de la sous-espèce <i>mckayi</i>	<i>Bombus occidentalis mckayi</i>	S.O.	Préoccupante	Yukon, Territoires du Nord-Ouest, Colombie-Britannique
Arthropodes	Bourdon de l'Ouest de la sous-espèce <i>occidentalis</i>	<i>Bombus occidentalis occidentalis</i>	S.O.	Menacée	Colombie-Britannique, Alberta, Saskatchewan

Table 2.2: Species proposed for reclassification on Schedule 1 of SARA

Taxon	Species	Scientific name	Current status	Proposed status	Range
Arthropods	Monarch	<i>Danaus plexippus</i>	Special concern	Endangered	All provinces, except for Newfoundland-and-Labrador

Tableau 2.2 : Espèce que l'on propose de reclassifier à l'annexe 1 de la LEP

Taxon	Espèce	Nom scientifique	Statut actuel	Statut proposé	Aire de répartition
Arthropodes	Monarque	<i>Danaus plexippus</i>	Préoccupante	En voie de disparition	Toutes les provinces, sauf Terre-Neuve-et-Labrador

¹⁰ COSEWIC status reports

¹⁰ Rapports de situation du COSEPAC

Regulatory development

Consultation

Under SARA, the independent scientific assessment of the status of wildlife species conducted by COSEWIC, and the decision made by the GIC to grant legal protection by listing a wildlife species under Schedule 1 of SARA, are two distinct processes. This separation guarantees that the panel of scientists may work independently when assessing the status of wildlife species and that Canadians have the opportunity to participate in the decision-making process of determining whether or not wildlife species will be listed under SARA.

The Government of Canada recognizes that the conservation of wildlife is a joint responsibility and that the best way to secure the survival of species at risk and to protect their habitats is through the active participation of all those concerned. SARA's preamble stipulates that all Canadians have a role to play in preventing the disappearance of wildlife species from Canada's lands. One of the ways that Canadians can get involved is by sharing comments concerning the addition, reclassification, or removal of species to Schedule 1 of SARA. All comments received are considered by the Minister when making listing recommendations to the GIC.

Comments received from those who will be most affected by the proposed changes are given particular consideration (e.g. follow-up consultations with key Indigenous organizations). Consultations are considered in relation to the potential consequences of whether or not a species is listed under Schedule 1 of SARA.

The Department begins initial public consultations with the posting of the Minister's response statements on the SAR Public Registry within 90 days of receiving a copy of an assessment of the status of a wildlife species from COSEWIC. Indigenous peoples, stakeholders, organizations, and the general public are also consulted by means of a publicly posted document titled *Consultation on Amending the List of Species under the Species at Risk Act: Terrestrial Species*.

Consultation documents provide information on the species, including the reason for their designation, a biological description and location information. They also provide an overview of the SARA listing process. As well as being posted online, they are distributed to individuals and organizations, including Indigenous peoples and organizations, provincial and territorial governments,

Élaboration de la réglementation

Consultation

En vertu de la LEP, l'évaluation scientifique indépendante de la situation des espèces sauvages effectuée par le COSEPAC et la décision du gouverneur en conseil d'accorder une protection juridique en inscrivant des espèces sauvages à l'annexe 1 de la LEP sont deux processus distincts. Cette distinction garantit que le comité de scientifiques peut travailler de façon indépendante pour l'évaluation de la situation des espèces sauvages et que les Canadiens ont la possibilité de participer au processus décisionnel consistant à déterminer si les espèces sauvages seront inscrites ou non à la LEP.

Le gouvernement du Canada reconnaît que la conservation des espèces sauvages est une responsabilité conjointe et que la meilleure façon d'assurer la survie des espèces en péril et la préservation de leur habitat passe par la participation active de tous les intervenants concernés. Le préambule de la LEP indique que tous les Canadiens ont un rôle à jouer dans la prévention de la disparition des espèces sauvages du Canada. L'une des façons dont les Canadiens peuvent participer est de faire part de leurs commentaires concernant l'ajout d'espèces à l'annexe 1 de la LEP, la reclassification d'espèces ou le retrait de celles-ci de l'annexe. Le ministre tient compte de tous les commentaires reçus lorsqu'il fait ses recommandations au GC concernant l'inscription d'espèces.

Une attention particulière est accordée aux commentaires reçus des intervenants qui seront les plus touchés par les changements proposés (par exemple des consultations de suivi auprès des organisations autochtones clés). Les commentaires sont examinés en fonction des conséquences possibles de l'inscription ou non d'une espèce à l'annexe 1 de la LEP.

Le Ministère amorce les consultations publiques initiales après la publication des réponses du ministre dans le Registre public des espèces en péril dans les 90 jours suivant la réception d'un exemplaire de l'évaluation de la situation d'une espèce sauvage du COSEPAC. Les peuples autochtones, les intervenants, les organisations et le grand public sont également consultés au moyen d'un document accessible au public intitulé *Consultation sur la modification de la liste des espèces de la Loi sur les espèces en péril : espèces terrestres*.

Les documents de consultation fournissent de l'information sur les espèces, y compris la raison de leur désignation, une description biologique et des renseignements sur leur emplacement. Ils présentent également un aperçu du processus d'inscription à la LEP. En plus d'être disponibles en ligne, ces documents sont distribués aux personnes et aux organisations, y compris des peuples et

various industrial sectors, resource users, landowners and environmental non-governmental organizations (ENGOS) with an interest in a particular species.

Initial consultation results summary

Consultations on the addition of the Western Bumble Bee *occidentalis* and *mckayi* subspecies to Schedule 1 of SARA took place between December 2014 and May 2015. The Department sent consultation letters and emails to all Indigenous groups, wildlife management boards, federal land administrators, provincial and territorial governments, and interested agencies (e.g. agriculture organizations and environmental non-governmental organizations). The consultation materials were also sent to addresses subscribed to the Species at Risk Public Registry mailing list.

During the consultation period, six comments were received related to these two subspecies, all of which supported the addition of the species to Schedule 1 or provided general comments without indicating support or opposition. Comments were received from three provinces and territories, two wildlife management boards and one regional district.

Consultations on the addition of the Monarch to Schedule 1 of SARA took place between January and October 2018. The Department sent consultation letters and emails to all Indigenous groups, wildlife management boards, federal land administrators, provincial and territorial governments, municipal governments, and interested agencies (e.g. agriculture and forestry organizations and corporations, and environmental non-governmental organizations). The consultation materials were also sent to over 1 900 addresses subscribed to the Species at Risk Public Registry mailing list.

During the initial consultation period, 12 comments were received related to the reclassification of the Monarch, 11 of which supported the reclassification or provided general comments without indicating support or opposition. One of the general comments was from an industry organization expressing its concerns about the recovery planning that would follow the listing, without indicating its position on the up-listing of the species. One Crown corporation wrote to express its opposition to the up-listing of the species. Both organizations expressed concern that the reclassification of the Monarch could restrict their ability to perform their activities.

organisations autochtones, des gouvernements provinciaux et territoriaux, divers secteurs industriels, des utilisateurs de ressources, des propriétaires fonciers et des organisations non gouvernementales de l'environnement (ONGE) qui s'intéressent à une espèce en particulier.

Résumé des résultats des consultations initiales

Des consultations sur l'ajout du bourdon de l'Ouest des sous-espèces *occidentalis* et *mckayi* à l'annexe 1 de la LEP se sont tenues entre décembre 2014 et mai 2015. Le Ministère a envoyé des lettres et des courriels de consultation à l'ensemble des groupes autochtones, des conseils de gestion des ressources fauniques, des administrateurs du territoire domaniale, des gouvernements provinciaux et territoriaux, des municipalités et des organismes intéressés (par exemple des organismes et des sociétés d'agriculture et des organisations non gouvernementales de l'environnement). Les documents de consultation ont également été envoyés aux adresses figurant sur la liste d'envoi du Registre public des espèces en péril.

Pendant la période de consultation, six commentaires ont été reçus au sujet de ces deux sous-espèces, et tous les commentaires appuyaient leur ajout à l'annexe 1 ou fournissaient des commentaires généraux sans indiquer de soutien ou d'opposition. Les commentaires ont été formulés par trois provinces et territoires, deux conseils de gestion des ressources fauniques et un district régional.

Des consultations sur l'ajout du monarque à l'annexe 1 de la LEP se sont tenues entre janvier et octobre 2018. Le Ministère a envoyé des lettres et des courriels de consultation à l'ensemble des groupes autochtones, des conseils de gestion des ressources fauniques, des administrateurs du territoire domaniale, des gouvernements provinciaux et territoriaux, des municipalités et des organismes intéressés (par exemple des organismes et des sociétés d'agriculture et de foresterie et des organisations non gouvernementales de l'environnement). Les documents de consultation ont également été envoyés à plus de 1 900 adresses figurant sur la liste d'envoi du Registre public des espèces en péril.

Pendant la période de consultation initiale, 12 commentaires ont été reçus au sujet de la reclassification du monarque, dont 11 commentaires appuyaient la reclassification ou fournissaient des commentaires généraux sans indiquer de soutien ou d'opposition. L'un des commentaires généraux provenait d'une organisation industrielle qui exprimait des craintes quant à la planification du rétablissement à la suite de l'inscription de l'espèce, sans indiquer son opinion sur l'inscription de l'espèce à une catégorie de risque supérieure. Une société d'État a exprimé par écrit son opposition à l'inscription de l'espèce à une catégorie de risque supérieure. Ces deux organisations craignaient que la reclassification du monarque restreigne leur capacité de mener leurs activités.

The Crown corporation in question expressed concern about the level of protection that would be immediately afforded to the host plant, the milkweed, if the Monarch is up-listed to an endangered species. They explained how the host plant of another SARA-listed butterfly — the Mormon Metalmark — met the definition of residence for the application of SARA's general prohibitions and expressed concern that the same rationale would apply to milkweed and result in significant permitting requirements for them. They suggested that Environment and Climate Change Canada (ECCC) authorize removal of individual milkweed plants without requiring a permit, and that the process to do so be defined before the species is up-listed.

Under SARA, a residence is defined as a “dwelling-place such as a den, nest or other similar area or place, that is occupied or habitually occupied by one or more individuals during all or part of their life cycles, including breeding, rearing, staging, wintering, feeding or hibernating.” Further, section 33 of SARA states that “(. . .) no person shall damage or destroy the residence of one or more individuals of a wildlife species that is listed as an endangered species or a threatened species (. . .)”.

Milkweed species are the host plants of the Monarch, which depends solely on milkweed plants for reproduction. The eggs, caterpillars, or chrysalis can be found on milkweed when Monarchs are present in Canada (for most of Canada, this is from June to October, and from mid-May to August in southern Ontario). Occupied milkweed is likely to be considered a residence when Monarchs are present. Whether or not occupied milkweed is considered a residence, the destruction of it would kill or harm individuals, whether they are eggs, caterpillars, or chrysalises; thus, the activity would require a SARA permit. No permit would be required for removing milkweed outside of the Monarch's breeding period (for most of Canada, this is outside of the June to October window), as the plant is a perennial that dies back with frost.

The industry association mentioned above expressed concern related to the bundling of agriculture and forestry effluents as a high impact threat to the species and how this threat would be addressed in the recovery planning that will take place following the proposed up-listing. They suggested that forestry effluents be considered separately from agriculture effluents in the recovery strategy and indicated that these sectors use herbicides on different scales and quantities. They also highlighted the need to coordinate strategies across borders, as only the northern limit of the Monarch range is in Canada. Finally, they expressed the need for more research on how climate

La société d'État en question s'est montrée préoccupée par le niveau de protection qui serait immédiatement accordé à la plante hôte, l'asclépiade, si le monarque était reclassifié à un statut d'espèce en voie de disparition. Elle a expliqué en quoi la plante hôte d'un autre papillon inscrit à la LEP, le mormon, correspond à la définition de résidence pour ce qui est des interdictions générales de la LEP et s'est montrée préoccupée par le fait que la même justification s'appliquerait à l'asclépiade et l'obligerait donc à respecter d'importantes exigences en matière de permis. Elle a suggéré à Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) d'autoriser l'enlèvement d'asclépiades sans exiger un permis à cet effet, et de définir le processus connexe avant l'inscription de l'espèce à une catégorie de risque supérieure.

Dans la LEP, une résidence est définie comme un « gîte — terrier, nid ou autre aire ou lieu semblable — occupé ou habituellement occupé par un ou plusieurs individus durant tout ou une partie de leur vie, notamment pendant la reproduction, l'élevage, les haltes migratoires, l'hivernage, l'alimentation ou l'hibernation. » De plus, l'article 33 de la LEP indique qu'« il est interdit d'endommager ou de détruire la résidence d'un ou de plusieurs individus (...) d'une espèce sauvage inscrite comme espèce en voie de disparition ou menacée (...) ».

Les espèces d'asclépiade sont les plantes hôtes du monarque, qui dépend uniquement des plantes d'asclépiade pour se reproduire. Des œufs, des chenilles ou des chrysalides peuvent se trouver sur cette plante lorsque le monarque se trouve au Canada (soit de juin à octobre, pour la majeure partie du Canada et de la mi-mai à août dans le sud de l'Ontario). Une plante d'asclépiade est susceptible d'être considérée comme étant une résidence lorsque les monarques sont présents. Que l'asclépiade occupée soit ou non considérée comme étant une résidence, la destruction de celle-ci tuerait ou blesserait des individus, qu'il s'agisse d'œufs, de chenilles ou de chrysalides; l'activité nécessiterait donc la délivrance d'un permis en vertu de la LEP. Aucun permis ne sera requis pour l'enlèvement d'asclépiades en dehors de la période de reproduction du monarque (ce qui correspond, pour la majeure partie du Canada, à la période se trouvant en dehors des mois de juin et octobre), car cette plante est vivace et meurt lors du gel.

L'association de l'industrie susmentionnée a exprimé des craintes concernant le regroupement des effluents agricoles et sylvicoles à titre de menace ayant un impact élevé sur l'espèce et la façon dont cette menace serait abordée dans la planification du rétablissement qui aura lieu à la suite de l'inscription proposée de l'espèce à une catégorie de risque supérieure. Elle suggère que les effluents sylvicoles soient pris en considération séparément des effluents agricoles dans le programme de rétablissement et indique que les deux secteurs utilisent des herbicides à différentes échelles et en quantités différentes. Elle a également souligné la nécessité de coordonner les stratégies avec les

change could be impacting the species' habitat over the summer months and to identify mitigation strategies that could be applied.

In its assessments, COSEWIC refers to the [Unified Classifications of Direct Threats and Conservation Actions](#) from the International Union on the Conservation of Nature (IUCN). The bundling of the forestry and agricultural effluents as a high impact threat in the COSEWIC assessment was a result of the IUCN's standardized scheme of threats. The category in question, "9.3 Agricultural & forestry effluents," is included under the broader threat of "9. Pollution." Therefore, there is no option to separate the two sectors in this respect. During the recovery planning that would take place following the proposed up-listing, it would be clearly indicated whether or not forestry and agricultural effluents are a threat to Monarch.

In 2020, consultation follow-ups were conducted with First Nations. One comment was received from a First Nation in Ontario supporting the reclassification of the Monarch.

In addition to formal consultations, in 2017, a letter-writing campaign was launched by the [David Suzuki Foundation](#), calling for federal support for research and conservation efforts for the Monarch in Canada, as well as for support of COSEWIC's recommendation that the species be up-listed to endangered. Nearly 8 500 letters from the public were sent to members of Parliament, and to the Minister of the Environment.

Supplemental consultation results summary

Because of the high-profile nature and wide range of occurrence of these pollinators, the Department published a [Notice of Intent](#) in the *Canada Gazette* as well as a publication on the [Consulting with Canadians website](#) to invite additional input. The consultation sought feedback from a broad range of stakeholders, in particular industry stakeholders such as the agricultural sector, to better understand the potential implications of the proposed status changes. The 45-day comment period began on November 5, 2022.

A total of 9 466 comments were received.

General comments were received from 30 participants, which included individuals, industry organizations,

autres pays concernés, car seule la limite septentrionale de l'aire de répartition du monarque se trouve au Canada. Enfin, elle a exprimé le besoin d'un plus grand nombre de recherches sur la façon dont les changements climatiques pourraient avoir un impact sur l'habitat de l'espèce pendant les mois d'été ainsi que de la désignation des stratégies d'atténuation qui pourraient s'appliquer.

Dans ses évaluations, le COSEPAC fait référence au [système de classification des menaces directes et les mesures de conservation](#) proposées par l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN). Le regroupement des effluents agricoles et sylvicoles en tant que menace ayant un impact élevé dans l'évaluation du COSEPAC était attribuable au système uniformisé de classification des menaces de l'UICN. La catégorie en question, « 9.3 Effluents agricoles et sylvicoles », se trouve sous la menace générale « 9. Pollution ». C'est pourquoi l'option de séparer les deux secteurs à cet égard n'existe pas. Pendant la planification du rétablissement qui aurait lieu à la suite de l'inscription proposée de l'espèce à une catégorie de risque supérieure, il sera clairement indiqué si les effluents agricoles et sylvicoles constituent ou non une menace pour le monarque.

En 2020, des consultations de suivi ont été menées auprès de Premières Nations. Un commentaire a été formulé par une Première Nation de l'Ontario qui appuyait la reclassification du monarque.

En plus des consultations officielles, en 2017, la [Fondation David Suzuki](#) a lancé une campagne de rédaction de lettres demandant au gouvernement fédéral d'appuyer les activités de recherche et de conservation visant le monarque au Canada ainsi que d'appuyer la recommandation du COSEPAC de changer le statut de l'espèce pour celui d'espèce en voie de disparition. Le public a envoyé près de 8 500 lettres aux députés et au ministre de l'Environnement.

Résumé des résultats de la consultation supplémentaire

En raison de la grande notoriété de ces pollinisateurs et leur large aire d'occurrence, le Ministère a publié un [avis d'intention](#) dans la *Gazette du Canada* ainsi qu'une publication sur le [site Web de Consultations auprès des Canadiens](#) pour solliciter des commentaires supplémentaires. La consultation a sollicité les commentaires d'un large éventail d'intervenants, en particulier les intervenants de l'industrie tels que le secteur agricole, afin de mieux comprendre les implications potentielles des changements de statut proposés. La période de commentaires de 45 jours a commencé le 5 novembre 2022.

Au total, 9 466 commentaires ont été reçus.

Des commentaires généraux ont été reçus de 30 participants, dont des particuliers, des organisations

ENGOs, other government departments (OGDs), a provincial government, and a university professor. Eleven of the general comments received were part of a letter-writing campaign organized by [Rosemère Vert](#), an ENGO located in Quebec. The campaign urged the Department to consider the Monarch and milkweed presence on a former golf course when determining the species' critical habitat. The remaining general comments focused on providing observations on the species' COSEWIC status reports including on threats to the species. Many comments provided suggestions for recovery planning and identification of the Monarch's critical habitat, species observations, and identifying potential impacts of the proposed Order. Commenters also included suggestions for Monarch and Western Bumble Bee conservation efforts (e.g. reduction of pesticide use, creation of habitat, and international collaboration on conservation).

A total of 9 422 comments support the proposed Order. Of these, 9 391 were part of a letter-writing campaign organized by the David Suzuki Foundation. The letters indicated support for up-listing the Monarch and listing the Western Bumble Bees. The letters encouraged recovery planning and suggested that recovery plans include a reduction in pesticide use on federal lands in particular, but also a national strategy to reduce total pesticide use and associated risks. Many campaign participants provided additional information in their letters, such as species observations and anecdotes, and expressed an interest in stewardship activities.

The remaining 31 supportive comments were received from individuals, ENGOs, municipalities, and an Indigenous organization. These commenters also urged the Department to protect various pieces of Monarch habitat, provided suggestions for the species' recovery planning, detailed Monarch observations, indicated a desire for pesticide use reductions, and highlighted the need to adhere to various Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework targets.¹¹

A total of 14 comments were received in opposition to the proposed Order from individuals, industry organizations, and Crown corporations. One individual expressed concern over the date of the assessment for the Monarch (2016) and provided links to web pages with Monarch

de l'industrie, des ONGE, d'autres ministères fédéraux, un gouvernement provincial et un professeur d'université. Onze des commentaires généraux reçus faisaient partie d'une campagne épistolaire organisée par [Rosemère Vert](#), une ONGE située au Québec. La campagne a exhorté le Ministère à tenir compte de la présence du monarque et de l'asclépiade sur un ancien terrain de golf lors de la détermination de l'habitat essentiel de l'espèce. Les autres commentaires généraux visaient à fournir des observations aux rapports de situation du COSEWIC sur les espèces, y compris des menaces pour les espèces. De nombreux commentaires ont fourni des suggestions pour la planification du rétablissement et l'identification de l'habitat essentiel du monarque, des observations d'espèces et l'identification des impacts potentiels du projet de décret. Les commentateurs ont également inclus des suggestions pour les efforts de conservation du monarque et du bourdon de l'Ouest (par exemple la réduction de l'utilisation de pesticides, la création d'habitats et la collaboration internationale en matière de conservation).

Au total, 9 422 commentaires appuient le projet de décret. Parmi ceux-ci, 9 391 provenaient d'une campagne épistolaire organisée par la Fondation David Suzuki. Les lettres indiquaient un soutien pour l'inscription du monarque à une catégorie de risque supérieure et l'inscription des bourdons de l'Ouest. Les lettres encourageaient la planification du rétablissement et suggéraient que les programmes de rétablissement comprennent une réduction de l'utilisation des pesticides sur le territoire domaniale en particulier, mais aussi une stratégie nationale pour réduire l'utilisation totale des pesticides et les risques associés. De nombreux participants à la campagne ont fourni des informations supplémentaires dans leurs lettres telles que des observations d'espèces et des anecdotes, et ont manifesté un intérêt pour les activités d'intendance.

Les 31 autres commentaires favorables ont été reçus de particuliers, de ONGE, de municipalités et d'une organisation autochtone. Les commentateurs ont exhorté le Ministère à protéger diverses parties de l'habitat du monarque, fourni des suggestions pour la planification du rétablissement de l'espèce, détaillé les observations du monarque, indiqué le désir de réduire l'utilisation des pesticides et souligné la nécessité de respecter diverses cibles du Cadre mondial de Kunming-Montréal pour la biodiversité¹¹.

Au total, 14 commentaires opposés au projet de décret ont été reçus de la part de particuliers, d'organisations de l'industrie et de sociétés d'État. Un individu s'est dit préoccupé par la date de l'évaluation du monarque (2016) et a fourni des liens vers des pages Web contenant des

¹¹ The Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework aims to enable and galvanize urgent and transformative action by governments, and subnational and local authorities, with the involvement of all society, to halt and reverse biodiversity loss, and contribute to the objectives of the Convention on Biological Diversity, and to its protocols.

¹¹ Le Cadre mondial Kunming-Montréal pour la biodiversité vise à permettre et à galvaniser une action urgente et transformatrice des gouvernements et des autorités infranationales et locales, avec la participation de toute la société, pour arrêter et inverser la perte de biodiversité et contribuer aux objectifs de la Convention sur la diversité biologique, et à ses protocoles.

observations. The Department is committed to the principle that, if there are threats of serious damage to a wildlife species, cost-effective measures to prevent the reduction or loss of the species should not be postponed for a lack of full scientific certainty. One individual generally opposed the proposed Order with no reason provided. Eight individuals feared that up-listing the Monarch as endangered would prohibit them from raising larvae, tagging butterflies, and conducting other stewardship activities. However, the general prohibitions triggered by the proposed Order would only apply to federal lands unless authorized by a SARA permit. The activities (e.g. raising caterpillars, tagging) would still be allowed on non-federal lands unless prohibited by provincial legislation.

Two organizations expressed opposition to the proposed Order, suggesting that recent innovations in agriculture have resulted in a reduced environmental risk surrounding pesticide use and habitat loss. The Department is committed to conserving biological diversity and to the precautionary principle, that if there are threats of serious damage to a wildlife species, cost-effective measures to prevent the reduction or loss of the species should not be postponed for a lack of full scientific certainty. While threats to the species may evolve, the Department approaches the SARA listing recommendations using this basic principle and relies on the best scientific information available at the time of the COSEWIC assessments. As agricultural technologies advance over time, SARA provides the opportunity for these factors to be considered in recovery planning, permitting, and compliance promotion.

One Crown corporation opposed the up-listing of the Monarch, stating the decision to up-list is premature. It indicated that if large polygons of Monarch critical habitat are identified, it may prevent it from meeting its forest strategy goal of planting 100 000 trees and may also have financial implications on agricultural production. Another Crown corporation expressed concern with the potential up-listing of the Monarch, explaining that potential protections afforded to the species' residence would have significant impacts on its operational activities. However, the majority of these concerns can be mitigated through the Department's permitting scheme or through the removal of milkweed outside of the Monarch's residential period.

More generally, there is widespread public awareness for the protection of the Monarch and public concern for the Monarch's population decline based on the level of public

observations sur le monarque. Le Ministère s'est engagé à respecter le principe selon lequel, s'il existe des menaces de dommages graves pour une espèce sauvage, les mesures rentables pour prévenir la réduction ou la perte de l'espèce ne doivent pas être reportées faute de certitude scientifique complète. Un individu s'est généralement opposé au projet de décret sans fournir de raison. Huit personnes craignaient que l'inscription du monarque à une catégorie de risque supérieure sur la liste des espèces en voie de disparition leur interdise d'élever des larves, de marquer des papillons et de mener d'autres activités d'intendance. Cependant, les interdictions générales déclenchées par le projet de décret ne s'appliqueraient qu'au territoire domanial, à moins qu'elles ne soient autorisées par un permis de la LEP. Les activités (par exemple élevage de chenilles, marquage des monarques) seraient toujours autorisées sur le territoire non domanial, à moins qu'elles ne soient interdites par la législation provinciale.

Deux organisations ont exprimé leur opposition au projet de décret, suggérant que les innovations récentes en agriculture ont entraîné une réduction des risques environnementaux liés à l'utilisation des pesticides et à la perte d'habitat. Le Ministère s'est engagé à la conservation de la diversité biologique et au principe de la prudence, qui stipule que s'il y a des menaces de dommages sérieux à une espèce sauvage, les mesures rentables pour prévenir la réduction ou la perte de l'espèce ne devraient pas être reportées en raison d'un manque de certitude scientifique. Bien que les menaces pesant sur l'espèce puissent évoluer, le Ministère aborde les recommandations d'inscription de la LEP en utilisant ce principe de base et s'appuie sur les meilleures informations scientifiques disponibles au moment des évaluations du COSEPAC. À mesure que les technologies agricoles progressent au fil du temps, la LEP offre la possibilité de tenir compte de ces facteurs dans la planification du rétablissement, l'octroi de permis et la promotion de la conformité.

Une société d'État s'est opposée à l'inscription du monarque à une catégorie de risque supérieure, déclarant que cette décision est prématurée. Elle a indiqué que si de grands polygones d'habitat essentiel du monarque sont identifiés, cela pourrait l'empêcher d'atteindre son objectif de la stratégie sur les forêts de planter 100 000 arbres et pourrait également avoir des répercussions financières sur la production agricole. Une autre société d'État s'est dite préoccupée par l'inscription potentielle du monarque à une catégorie de risque supérieure, expliquant que les protections potentielles accordées à la résidence de l'espèce auraient des répercussions importantes sur ses activités opérationnelles. Cependant, la majorité de ces préoccupations peuvent être atténuées par le régime de permis du Ministère ou par l'élimination de l'asclépiade en dehors de la période de résidence du monarque.

De manière plus générale, le public est sensibilisé à la protection du monarque et se préoccupe du déclin de la population de l'espèce, et les médias réclament que le Ministère

media calling on the Department to act to protect the Monarch, its habitat, and milkweed. Calls for government action have been increasing following the Monarch's recent listing as endangered on the International Union for Conservation of Nature's Red List of Threatened Species, which represents the international status of the species.

There is also general consensus in the media that bumble bee populations are declining, with much of the conversation including stewardship actions the public can follow. There have been some calls to action from environmental groups to have the Western Bumble Bee species listed under SARA.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

Section 35 of the *Constitution Act, 1982* recognizes and affirms aboriginal and treaty rights of Indigenous peoples of Canada, including rights related to activities, practices, and traditions of Indigenous peoples that are integral to their distinctive culture. As required by the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an assessment of modern treaty implications was conducted on the proposal. The assessment identified the following implications.

The Monarch and the milkweed upon which it depends have been found to occur in areas with modern treaties and self-government agreements in place. The species is found in areas covered by the Westbank First Nation Self-Government Agreement, the Sioux Valley Dakota Nation Self-Government Agreement, the Tsawwassen First Nation Final Agreement, the James Bay and Northern Quebec Agreement, and the Northeastern Quebec Agreement. After careful analysis of relevant modern treaty provisions of the agreements, it has been determined that the reclassification of the Monarch from special concern to endangered is not expected to impact treaty rights.

The general prohibitions of SARA would apply following the proposed reclassification of the Monarch from special concern to endangered. However, the proposed Order would not conflict with any provisions in the modern treaty agreements and therefore would not impact modern treaty rights. The Westbank First Nation Self-Government Agreement and the Sioux Valley Dakota Nation Self-Government Agreement maintain that federal laws concerning the conservation of endangered species or species at risk will prevail in the event of conflict with other provisions in their agreements. The Tsawwassen First Nation Final Agreement outlines that the relevant minister will maintain authority to manage the

prende des mesures pour protéger le monarque, son habitat et l'asclépiade. Les demandes au gouvernement visant la prise de mesures se font de plus en plus nombreuses depuis l'inscription récente du monarque en tant qu'espèce en voie de disparition à la Liste rouge des espèces menacées de l'Union internationale pour la conservation de la nature, qui représente le statut de l'espèce à l'échelle internationale.

De plus, les médias présentent un consensus selon lequel les populations de bourdons connaissent un déclin, et la majorité des discussions portent sur les mesures d'intendance que le public peut prendre. Certains groupes environnementaux ont demandé à ce que des mesures soient prises pour inscrire les sous-espèces de bourdons de l'Ouest à la LEP.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

L'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982* reconnaît et confirme les droits ancestraux et issus de traités des peuples autochtones du Canada, y compris les droits liés aux activités, aux pratiques et aux traditions des peuples autochtones qui font partie intégrante de leur culture distinctive. La proposition a été soumise à une évaluation des répercussions des traités modernes, conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*. L'évaluation a permis de cerner les répercussions suivantes.

Le monarque et l'asclépiade dont l'espèce dépend se trouvent dans des zones faisant l'objet de traités modernes et d'accords sur l'autonomie gouvernementale. L'espèce se trouve dans des zones visées par l'Accord d'autonomie gouvernementale de la Première Nation de Westbank, l'Accord de gouvernance de la nation Dakota de Sioux Valley, l'Accord définitif de la Première Nation de Tsawwassen, la Convention de la Baie James et du Nord québécois, et la Convention du Nord-Est québécois. Après une analyse approfondie des dispositions relatives aux traités modernes des accords, il a été conclu que la reclassification du monarque pour le faire passer d'espèce préoccupante à espèce en voie de disparition ne devrait pas avoir d'impacts sur les droits issus de traités.

Les interdictions générales de la LEP s'appliqueraient à la suite de la reclassification proposée du monarque d'espèce préoccupante à espèce en voie de disparition. Cependant, le projet de décret n'entrerait pas en conflit avec les dispositions des accords de traités modernes et n'aurait donc pas d'incidence sur les droits issus de traités modernes. L'Accord d'autonomie gouvernementale de la Première Nation de Westbank et l'Accord de gouvernance de la nation Dakota de Sioux Valley indiquent que les lois fédérales concernant la conservation des espèces en voie de disparition ou en péril ont préséance en cas de conflit avec les dispositions de ces accords. L'Accord définitif de la Première Nation de Tsawwassen souligne que le ministre

conservation of wildlife and respective habitats. The James Bay and Northern Quebec Agreement and the Northeastern Quebec Agreement outline that federal laws regarding environmental protection still apply within the relevant territories.

The extent of occurrence of the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies also overlaps with areas covered by modern treaties and self-government agreements: the Tsawwassen First Nation Final Agreement, the Nisga'a Final Agreement, the Maa-nulth First Nations Final Agreement, the Tla'amin Final Agreement, the Westbank First Nation Self-Government Agreement, and the *shishálh Nation Self-Government Act*. Analysis of the listed modern treaty and self-government agreements revealed that the listing of the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies is not expected to impact treaty rights.

The general prohibitions of SARA would apply following the listing of the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies as threatened. However, the proposed Order would not conflict with any provisions in the modern treaty agreements and therefore would not impact modern treaty rights. The Tsawwassen First Nation Final Agreement outlines that the relevant minister will maintain authority to manage the conservation of wildlife and respective habitats. The Nisga'a Final Agreement, the Maa-nulth First Nations Final Agreement, the Tla'amin Final Agreement, and the *shishálh Nation Self-Government Act* do not contain provisions on non-harvestable species. The Westbank First Nation Self-Government Agreement maintains that federal laws concerning the conservation of endangered species or species at risk will prevail in the event of conflict with other provisions in the Agreement.

While the extent of occurrence of the Western Bumble Bee *mckayi* subspecies overlaps with modern treaty areas, the SARA general prohibitions will not apply to this subspecies. Therefore, there are no modern treaty implications expected for this subspecies.

Indigenous engagement and consultations

Canada has committed to a renewed, nation-to-nation relationship with Indigenous peoples based on recognition of rights, respect, cooperation and partnership. In line with this commitment, the Department is taking measures to ensure meaningful consultations with Indigenous peoples and organizations in the interest of respect, cooperation and partnership. In parallel, discussions are taking place with interested Indigenous communities to determine the most appropriate approaches to consult with them.

concerné conservera son pouvoir de gestion de la conservation des espèces sauvages et de leur habitat. La Convention de la Baie James et du Nord québécois et la Convention du Nord-Est québécois indiquent que les lois fédérales concernant la protection de l'environnement s'appliquent toujours dans les territoires concernés.

La zone d'occurrence du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* chevauche également des zones visées par des traités modernes et des accords sur l'autonomie gouvernementale : l'Accord définitif de la Première Nation de Tsawwassen, l'Accord définitif Nisga'a, l'Accord définitif des Premières Nations Maanulthes, l'Accord définitif des Tla'amins, l'Accord d'autonomie gouvernementale de la Première Nation de Westbank et la *Loi sur l'autonomie gouvernementale de la Nation shishalhe*. L'analyse des traités modernes et des accords sur l'autonomie gouvernementale indiqués a révélé que l'inscription du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* ne devrait pas avoir d'impacts sur les droits issus de traités.

Les interdictions générales de la LEP s'appliqueraient à la suite de l'inscription du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* comme espèce menacée. Cependant, le projet de décret n'entrerait pas en conflit avec les dispositions des accords de traités modernes et n'aurait donc pas d'incidence sur les droits issus de traités modernes. L'Accord définitif de la Première Nation de Tsawwassen souligne que le ministre concerné conservera son pouvoir de gestion de la conservation des espèces sauvages et de leur habitat. L'Accord définitif Nisga'a, l'Accord définitif des Premières Nations Maanulthes, l'Accord définitif des Tla'amins et la *Loi sur l'autonomie gouvernementale de la Nation shishalhe* ne comportent aucune disposition sur les espèces non récoltables. L'Accord d'autonomie gouvernementale de la Première Nation de Westbank indique que les lois fédérales concernant la conservation des espèces en voie de disparition ou en péril ont préséance en cas de conflit avec d'autres dispositions de cet accord.

Même si la zone d'occurrence du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *mckayi* chevauche des zones visées par des traités modernes, aucune interdiction générale de la LEP ne sera appliquée pour cette sous-espèce. C'est pourquoi aucune répercussion relative aux traités modernes n'est prévue pour cette sous-espèce.

Mobilisation et consultation des Autochtones

Le Canada est déterminé à renouveler la relation de nation à nation avec les peuples autochtones en s'appuyant sur la reconnaissance des droits, le respect, la coopération et les partenariats. Conformément à cet engagement, le Ministère prend des mesures pour assurer des consultations significatives auprès des peuples et des organisations autochtones, dans un esprit de respect, de coopération et de collaboration. Des discussions sont tenues en parallèle avec les communautés autochtones intéressées pour déterminer les meilleures approches de consultation.

Instrument choice

While the protection of species at risk is a shared responsibility between the federal government and the provinces and territories, SARA enables the federal government to protect species listed as threatened or endangered on federal lands, or everywhere in Canada for migratory birds or aquatic species.

The Act includes sections that support voluntary stewardship approaches to conservation in collaboration with any other government, organization or person in Canada. While these sections could be used to generate positive outcomes for a species, the obligation for the Minister to make a recommendation to the GIC for an assessment cannot be bypassed.

Regulatory analysis

This analysis presents the incremental benefits and costs of the proposed Order. Incremental impacts are defined as the difference between the baseline scenario and the regulatory scenario in which the proposed Order is implemented over the same period. The baseline scenario includes activities currently ongoing on federal lands where a species is found and incorporates any projected changes over the next 10 years that would occur without the proposed Order in place. The regulatory scenario includes the impacts expected to arise from general prohibitions as well any potential future critical habitat protection order on federal lands. Since critical habitat is only identified in a recovery strategy following the listing stage in Schedule 1 of SARA, the extent of critical habitat identification (and therefore related protection measures) is uncertain at this time. Therefore, the analysis is based on the best available information at this stage.

An analytical period of 10 years has been selected, because the status of the species must be reassessed by COSEWIC every 10 years. Costs provided in present value terms were discounted at 3% over the period of 2023–2032. Unless otherwise noted, all monetary values reported in this analysis are in 2022 constant Canadian dollars, discounted at 3%.

Overall, the proposed Order is expected to benefit Canadian society. Protection of the species in these proposed listings would preserve associated socio-economic and cultural values, existence and option values as well as benefits from ecosystem services such as pollination. The costs associated with the proposed Order are expected to be less than \$10 million over 10 years. These costs are related to the development of recovery strategies, action

Choix de l'instrument

Bien que la protection des espèces en péril soit une responsabilité que partagent le gouvernement fédéral et les provinces et territoires, la LEP permet au gouvernement fédéral de protéger les espèces inscrites comme étant menacées ou en voie de disparition sur le territoire domanial, ou partout au Canada en ce qui concerne les oiseaux migrateurs et les espèces aquatiques.

La Loi 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. Bien que ces articles puissent être utilisés pour obtenir des résultats positifs concernant une espèce, l'obligation du ministre de formuler une recommandation à l'intention du gouverneur en conseil relativement à une évaluation ne peut pas être contournée.

Analyse de la réglementation

Cette analyse présente les avantages et les coûts différentiels du projet de décret. Les impacts différentiels sont définis comme étant la différence entre le scénario de référence et le scénario réglementaire dans lequel le projet de décret est mis en œuvre au cours de la même période. Le scénario de référence comprend les activités en cours sur le territoire domanial où une espèce est présente, ainsi que les changements qui se produiraient au cours des 10 prochaines années si le projet de décret n'était pas en vigueur. Le scénario réglementaire englobe les impacts prévus des interdictions générales ainsi que tout décret potentiel de protection d'habitat essentiel sur le territoire domanial. Comme l'habitat essentiel d'une espèce n'est désigné dans un programme de rétablissement qu'après qu'elle soit inscrite à l'annexe 1 de la LEP, l'étendue de l'habitat essentiel désigné (et donc des mesures de protection connexes) est incertaine pour le moment. Par conséquent, l'analyse est fondée sur les meilleures données actuellement accessibles.

Une période de 10 ans a été choisie pour l'analyse, car le statut d'une espèce doit être réévalué tous les 10 ans par le COSEPAC. Les coûts présentés en valeur actuelle sont actualisés à 3 % pour la période de 2023 à 2032. Sauf indication contraire, toutes les valeurs monétaires indiquées dans la présente analyse sont en dollars canadiens constants de 2022, actualisées à 3 %.

Dans l'ensemble, le projet de décret devrait profiter à la société canadienne. La protection des espèces au moyen des inscriptions proposées permettrait de préserver les valeurs socioéconomiques et culturelles connexes, les valeurs d'existence et d'option ainsi que les avantages découlant des services écosystémiques, tels que la pollinisation. Les coûts liés au projet de décret devraient être inférieurs à 10 millions de dollars sur 10 ans. Ces coûts

plans and management plans, where applicable, as well as potential permit applications and compliance promotion. Other costs from this proposed Order stem from the triggering of general prohibitions and potential future critical habitat protection orders for species listed as threatened or endangered.

Benefits

Under SARA, endangered, threatened and extirpated species benefit from the development of recovery strategies and action plans that identify the main threats to their survival, and, when possible, the habitat that is necessary for their survival and recovery in Canada. The proposed Order would support the survival and recovery of the Monarch, Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies, and Western Bumble Bee *mckayi* subspecies in Canada. Listing species on Schedule 1 supports the purposes of SARA, which are to prevent wildlife species from being extirpated or becoming extinct, to provide for the recovery of wildlife species that are extirpated, endangered or threatened as a result of human activity and to manage species of special concern to prevent them from becoming endangered or threatened and to respond to the advice of scientists.

Following reclassification of the Monarch on Schedule 1 of SARA as endangered and classification of the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies as threatened, they would benefit from immediate protection on federal lands through the application of the general prohibitions of SARA (sections 32 and 33 of SARA). As a result, it would become illegal to kill, harm, harass, capture or take any individual of these species. The possession, collection, buying and selling or trading of an individual or any part or derivative of an individual would also be prohibited. In addition, the application of the general prohibitions would make it an offence to damage or destroy the residence of one or more individuals. Compliance with these prohibitions is expected to have a positive impact on the recovery of the species.

Listing or reclassification as threatened or endangered would also trigger requirements, under SARA, to develop a recovery strategy, and to prepare one or more action plans based on it. The development and implementation of these documents would support the recovery of these species, as they are designed to, among other things,

sont liés à l'élaboration de programmes de rétablissement, de plans d'action et de plans de gestion, le cas échéant, ainsi qu'aux éventuelles demandes de permis et activités de promotion de la conformité. Les autres coûts liés au projet de décret découlent de l'application des interdictions générales et des décrets potentiels de protection de l'habitat essentiel des espèces inscrites comme étant menacées ou en voie de disparition.

Avantages

En vertu de la LEP, les espèces en voie de disparition, menacées et disparues du pays bénéficient de l'élaboration de programmes de rétablissement et de plans d'action qui définissent les principales menaces pesant sur leur survie et, dans la mesure du possible, l'habitat nécessaire à leur survie et à leur rétablissement au Canada. Le projet de décret favoriserait la survie et le rétablissement du monarque, du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* et du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *mckayi* au Canada. L'inscription d'espèces à la liste de l'annexe 1 contribue à la réalisation de l'objet de la LEP, qui vise à prévenir la disparition des espèces sauvages, à permettre le rétablissement de celles qui, par suite de l'activité humaine, sont devenues des espèces disparues du pays, en voie de disparition ou menacées, à gérer les espèces préoccupantes pour éviter qu'elles ne deviennent pas des espèces en voie de disparition ou menacées et à donner suite aux conseils des scientifiques.

Le monarque, à la suite de sa reclassification dans la catégorie « espèce en voie de disparition » à l'annexe 1 de la LEP, et le bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis*, à la suite de sa classification dans la catégorie « espèce menacée » à la même annexe, bénéficieraient d'une protection immédiate sur le territoire domaniale, grâce à l'application des interdictions générales de la LEP (articles 32 et 33 de la LEP). Par conséquent, il serait illégal de tuer un individu de ces espèces, de lui nuire, de le harceler, de le capturer ou de le prendre. Il serait aussi interdit de posséder, de collectionner, d'acheter, de vendre ou d'échanger un individu — notamment une partie d'un individu ou un produit qui en provient — de ces espèces. De plus, l'application des interdictions générales fait en sorte que la destruction de la résidence d'un ou de plusieurs individus de ces espèces, ou le fait de causer des dommages à celle-ci, constitue une infraction. Le respect de ces interdictions devrait avoir un impact positif sur le rétablissement de ces espèces.

L'inscription en tant qu'espèce menacée ou en voie de disparition ou la reclassification dans ces catégories imposerait aussi des exigences prévues à la LEP, obligeant à élaborer un programme de rétablissement et à préparer un ou plusieurs plans d'action sur le fondement de celui-ci. L'élaboration et la mise en œuvre de ces documents

identify threats to the survival of the species and its habitat, and indicate measures that may be taken to address them. Further requirements to develop these documents, to the extent possible, in collaboration with a wide range of implicated partners and stakeholders, from provincial and territorial ministers to wildlife management boards and aboriginal organizations, would help ensure broad support for the approaches set out within them.

Regarding the Western Bumble Bee *mckayi* subspecies, the special concern designation would trigger the development of a management plan and serve as an early indication that the species requires attention due to a combination of biological characteristics and identified threats. This helps manage the species proactively, maximizing the probability of success and potentially preventing higher-cost measures in the future. Such efforts would ensure that the species is protected according to the purposes of SARA, with minimal impacts on stakeholders, Indigenous peoples and government resources.

Additional protection measures may also be undertaken by various levels of governments, Indigenous peoples, as well as stakeholders. It is expected that these combined measures will be instrumental for the conservation and recovery of these species. Although preventing the loss of these benefits cannot be attributed to the proposed Order alone, SARA specifies that the Government of Canada is committed to a precautionary approach to avoid the permanent loss of Canada's biodiversity.

Total economic value of species conservation

The total economic value framework is often used to assess how environmental assets such as species at risk contribute to the well-being of society. Using this framework, this analysis found that the species in this proposed Order provide various types of benefits to Canadians. Although preventing the loss of these benefits cannot be attributed to the proposed Order alone, some information about the benefits that these species provide to Canadians is discussed below for context.

favoriseraient le rétablissement de ces espèces, car ces documents sont conçus, entre autres, pour cerner les menaces à la survie des espèces et à leur habitat, et indiquent les mesures pouvant être prises pour leur faire face. L'exigence supplémentaire d'élaborer ces documents, dans la mesure du possible, en collaboration avec un large éventail de partenaires et d'intervenants concernés, notamment des ministres provinciaux et territoriaux, des conseils de gestion des ressources fauniques et des organisations autochtones, contribuerait à assurer un vaste soutien aux approches définies dans ces documents.

Concernant le bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *mckayi*, sa désignation comme « espèce préoccupante » déclencherait l'élaboration d'un plan de gestion et serait un indicateur précoce signalant qu'il faut accorder une attention particulière à l'espèce en raison d'une combinaison de caractéristiques biologiques et de menaces identifiées. Cela permettrait de gérer l'espèce de façon proactive et d'assurer une probabilité très élevée de succès et, possiblement, de prévenir des mesures coûteuses à l'avenir. De tels efforts permettraient de s'assurer que l'espèce est protégée conformément aux objectifs de la LEP avec une incidence minimale sur les intervenants, les peuples autochtones et les ressources gouvernementales.

Des mesures de protection supplémentaires pourraient aussi être prises par divers ordres de gouvernement, peuples autochtones et intervenants. On s'attend à ce que ces mesures combinées jouent un rôle important dans la conservation et le rétablissement de ces espèces. La prévention de la perte de ces avantages ne peut être attribuée uniquement au projet de décret; néanmoins, la LEP précise que le gouvernement du Canada est résolu à adopter une approche de précaution pour éviter la perte permanente de la biodiversité du Canada.

Valeur économique totale de la conservation des espèces

Le cadre de la valeur économique totale est souvent utilisé pour évaluer comment les actifs environnementaux, tels que les espèces en péril, contribuent au bien-être de la société. À l'aide de ce cadre, cette évaluation a révélé que les espèces visées par le projet de décret procurent divers types d'avantages à la population canadienne. Même si la prévention de la perte de ces avantages ne peut être attribuée uniquement au projet de décret, certains renseignements à propos des avantages que ces espèces procurent à la population canadienne sont décrits ci-dessous aux fins de mise en contexte.

(a) Socio-economic and cultural value for Indigenous peoples

Bumble bees, more generally, are noted to be of cultural significance to Indigenous peoples.¹² Some Indigenous groups celebrate the bee, through masks, artwork¹³, images in totem poles, and through traditional dance¹⁴ that has been revived in recent years.¹⁵ Bees, in Cherokee and in other Indigenous groups, represent the need to respect nature, reminding humans not to exploit the lands or the prized goods we receive from the lands and animals.¹⁶ Finally, bees are symbolic in many ways and for several spiritual groups, including Indigenous groups. It represents productivity, focus, communication, community and defensiveness, among others. The bumble bee represents strength and being able to accomplish any goals including the impossible, thanks to focus, and determination.¹⁷

(b) Functional benefits

The species in the proposed Order may play important functional roles that support economic systems and human health and well-being. For example, both subspecies of the Western Bumble Bee may offer functional benefits, such as pollination, that support human health and economic systems. Pollination is the process of transferring pollen within and across plants to allow for fertilization and reproduction. Although many species are pollinators, including some birds, butterflies, flies, beetles and bats, the 800 species of bees in Canada are considered especially important pollinators due to the diversity of plants they can pollinate.¹⁸ This diversity is contingent on ensuring the livelihood of diverse bee species because some plants have evolved to form symbiotic relationships and are dependent upon specific pollinators.

¹² COSEWIC. 2014. COSEWIC assessment and status report on the western bumble bee *Bombus occidentalis*, *occidentalis* subspecies (*Bombus occidentalis occidentalis*) and the *mckayi* subspecies (*Bombus occidentalis mckayi*) in Canada. Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada. Ottawa. xii + 52 pp. ([Species at risk public registry — Canada.ca](#)).

¹³ Cedar Hill Long House. William Wasden Jr. — Indigenous Artist — Cedar Hill Long House Native Art Prints. Consulted August 2022.

¹⁴ Bancroft this Week. 2015. Consulted August 2022.

¹⁵ Kramer, J. 2004. Figurative Repatriation First Nations 'Artist-Warriors' Recover, Reclaim, and Return Cultural Property through Self-Definition. (PDF) *Journal of Material Culture* vol. 9;161.

¹⁶ First People. How the Honey Bee got their stinger — A Cherokee Legend. Accessed August 2022.

¹⁷ What is my Spirit Animal. Accessed August 2022.

¹⁸ Hinterland Who's Who. Bumble Bee. Accessed August 2022.

a) Valeur socioéconomique et culturelle pour les peuples autochtones

Les bourdons, de façon plus générale, sont reconnus comme ayant une importance culturelle pour les peuples autochtones¹². Certains groupes autochtones célèbrent les abeilles au moyen de masques, d'œuvres d'art¹³, de représentations totémiques et de danses traditionnelles¹⁴, celles-ci ayant connu un renouveau ces dernières années¹⁵. Pour les Cherokees et d'autres peuples autochtones, les abeilles sont associées au besoin de respecter la nature, rappelant aux humains de ne pas exploiter les animaux, ni les terres, ni les ressources précieuses qu'ils nous offrent¹⁶. Enfin, l'abeille est un insecte emblématique à bien des égards et pour plusieurs groupes spirituels, y compris des groupes autochtones. Elle symbolise la productivité, la concentration, la communication, la communauté et la capacité de défense, entre autres. Le bourdon, quant à lui, symbolise la force et la capacité d'accomplir n'importe quel objectif, voire l'impossible, lorsqu'on fait preuve d'une grande détermination¹⁷.

b) Avantages fonctionnels

Les espèces visées par le projet de décret pourraient jouer des rôles fonctionnels importants qui contribuent aux systèmes économiques et à la santé et au bien-être humains. Par exemple, les deux sous-espèces du bourdon de l'Ouest sont susceptibles d'offrir des avantages fonctionnels, tels que la pollinisation, contribuant à la santé humaine et aux systèmes économiques. La pollinisation est le processus de transfert du pollen à l'intérieur des plantes et entre celles-ci, ce qui permet leur fécondation et leur reproduction. Bien que de nombreuses espèces soient des pollinisateurs, y compris certaines espèces d'oiseaux, de papillons diurnes, de mouches, de coléoptères et de chauves-souris, les 800 espèces d'abeilles au Canada sont considérées comme des pollinisateurs particulièrement importants en raison de la grande diversité de plantes qu'elles peuvent polliniser¹⁸. Pour conserver cette diversité, il faut veiller à

¹² COSEWIC. 2014. Évaluation et Rapport de situation du COSEWIC sur le bourdon de l'Ouest (*Bombus occidentalis*) de la sous-espèce *occidentalis* (*Bombus occidentalis occidentalis*) et la sous-espèce *mckayi* (*Bombus occidentalis mckayi*) au Canada. Comité sur la situation des espèces en péril au Canada, Ottawa, xiii + 58 p. ([Registre public des espèces en péril — Canada.ca](#)).

¹³ Cedar Hill Long House. William Wasden Jr. — Indigenous Artist — Cedar Hill Long House Native Art Prints (disponible en anglais seulement). Consulté en août 2022.

¹⁴ Bancroft this Week (disponible en anglais seulement). 2015. Consulté en août 2022.

¹⁵ Kramer, J. 2004. Figurative Repatriation First Nations 'Artist-Warriors' Recover, Reclaim, and Return Cultural Property through Self-Definition. (PDF, disponible en anglais seulement) *Journal of Material Culture* vol. 9;161.

¹⁶ First People. How the Honey Bee got their stinger — A Cherokee Legend (disponible en anglais seulement). Consulté en août 2022.

¹⁷ What is my Spirit Animal (disponible en anglais seulement). Consulté en août 2022.

¹⁸ Hinterland Who's Who. Les bourdons. Consulté en août 2022.

Both subspecies of the Western Bumble Bee provide pollination services that are important to the production of a wide array of crops. Many agricultural crops are highly dependent on this natural service to propagate and support production yields at little or no cost to agricultural producers.¹⁹ As pollinators, bees increase the quantity and quality of crops, resulting in greater economic output.²⁰ A key study examined data from 90 studies on crop-visiting bee communities and estimated that wild bee communities increase crop yield.²¹ To determine the potential value of the pollination services provided by the Western Bumble Bee, a subset of bees in this study were used. Taking the average contribution to crop production value from bees in the *Bombus* family occurring in Western North America, the potential value of pollination services provided were estimated at approximately \$120/ha, some portion of which could be attributable to the Western Bumble Bee.

Pollinators, including bees, are also critical in maintaining wildflower diversity, which offers aesthetic value, in turn enhancing the diversity of many other wildlife species including other insects.

(c) Existence value

In addition to pollination benefits, people may derive existence values from bumble bee species.²² Many people derive well-being from simply knowing that a species exists now, and/or for future generations. Studies on other at-risk species indicate that society does place substantial value on vulnerable species, especially charismatic, symbolic,

la survie de diverses espèces d'abeilles, car certaines plantes ont formé des relations symbiotiques avec des pollinisateurs spécifiques au cours de leur évolution et dépendent désormais de ces derniers.

Les deux sous-espèces du bourdon de l'Ouest offrent des services de pollinisation qui sont importants à la production dans un grand nombre de cultures. De nombreuses cultures agricoles dépendent fortement de ce service naturel pour la multiplication et le maintien des rendements de production sans aucun coût, ou à faible coût, pour les producteurs agricoles¹⁹. En tant que pollinisateurs, les abeilles augmentent la quantité et la qualité des cultures, entraînant une augmentation de la production économique²⁰. Une étude clé s'est penchée sur les données provenant de 90 études sur des colonies d'abeilles visitant les cultures et a permis de conclure que les colonies d'abeilles sauvages augmentent le rendement des cultures²¹. Dans le but de déterminer la valeur potentielle des services de pollinisation offerts par le bourdon de l'Ouest, un sous-ensemble de bourdons ayant fait l'objet de cette étude a été utilisé. Si l'on prend en compte la contribution moyenne des bourdons du genre *Bombus* présents dans l'ouest de l'Amérique du Nord à la valeur du rendement des cultures, on estime que la valeur potentielle des services de pollinisation fournis s'élèverait à environ 120 \$/ha, dont une partie pourrait être attribuée au bourdon de l'Ouest.

Les pollinisateurs, y compris les abeilles, sont également essentiels au maintien de la diversité des plantes à fleurs sauvages, qui apportent une valeur esthétique et, à leur tour, favorisent la diversité de nombreuses autres espèces sauvages, notamment d'autres espèces d'insectes.

(c) Valeur d'existence

En plus des avantages liés à la pollinisation, la population peut accorder une valeur d'existence aux espèces de bourdons²². Bon nombre de gens se sentent bien simplement en sachant qu'une espèce existe actuellement ou pour les générations futures. Les études sur d'autres espèces en péril indiquent que la société accorde effectivement une

¹⁹ Hanley, N., Breeze, T. D., Ellis, C., & Goulson, D. (2015). Measuring the economic value of pollination services: Principles, evidence and knowledge gaps. *Ecosystem Services*, 14, 124-132.

²⁰ Hanley, N., Breeze, T. D., Ellis, C., & Goulson, D. (2015). Measuring the economic value of pollination services: Principles, evidence and knowledge gaps. *Ecosystem Services*, 14, 124-132.

²¹ Kleijn, D., Winfree, R., Bartomeus, I., Carvalheiro, L. G., Henry, M., Isaacs, R., Klein, A.M., Kremen, C., M'gonigle, L.K., Rader, R. & Ricketts, T. H. (2015). Delivery of crop pollination services is an insufficient argument for wild pollinator conservation. *Nature Communications*, 6:7414.

²² Hanley, N., Breeze, T. D., Ellis, C., & Goulson, D. (2015). Measuring the economic value of pollination services: Principles, evidence and knowledge gaps. *Ecosystem Services*, 14, 124-132.

¹⁹ Hanley, N., Breeze, T. D., Ellis, C. et Goulson, D. 2015. Measuring the economic value of pollination services: Principles, evidence and knowledge gaps. *Ecosystem Services*, 14, 124-132.

²⁰ Hanley, N., Breeze, T. D., Ellis, C. et Goulson, D. 2015. Measuring the economic value of pollination services: Principles, evidence and knowledge gaps. *Ecosystem Services*, 14, 124-132.

²¹ Kleijn, D., Winfree, R., Bartomeus, I., Carvalheiro, L. G., Henry, M., Isaacs, R., Klein, A.M., Kremen, C., M'gonigle, L.K., Rader, R. et Ricketts, T. H. (2015). Delivery of crop pollination services is an insufficient argument for wild pollinator conservation. *Nature Communications*, 6:7414.

²² Hanley, N., Breeze, T. D., Ellis, C. et Goulson, D. (2015). Measuring the economic value of pollination services: Principles, evidence and knowledge gaps. *Ecosystem Services*, 14, 124-132.

or emblematic species.^{23, 24} The Monarch is considered a highly charismatic species across Canada and throughout North America.²⁵ This species is one of a few butterflies that migrate, and their migration from southern Canada to Mexico has been described as an endangered biological phenomenon. The Monarch is used in classrooms all over North America to teach children about biology, metamorphosis, conservation, and an appreciation for nature. Therefore, it is assumed that Canadians may be willing to pay for the recovery or survival of the species.

A study by Diffendorfer, Jay E., et al. (2014), estimated the average one-time value that households in the United States (U.S.) placed on conserving and restoring Monarch habitat in the United States was approximately \$28 (2014, USD).²⁶ Adjusting the estimate for inflation and the exchange rate, and assuming that the preferences for Monarch conservation of Americans and Canadians are similar, it is estimated that Canadian households are willing to pay a one-time payment (donation) for Monarch conservation of approximately \$33 per household. If extrapolated to all Canadian households within the Monarch's range, this results in a one-time national willingness to pay about \$460 million.

(d) Recreational value

Canadians often derive recreational and aesthetic benefits from viewing or watching charismatic species, such as the Monarch.²⁷ For example, one study estimated the total direct revenue from tourism in the Monarch Butterfly Biosphere Reserve in Mexico to be \$2.2 million (2004, USD).²⁸ No equivalent reserve exists in Canada; however, there are at least 12 butterfly conservatories and gardens that offer Canadians the opportunity to see butterflies. In

valeur importante aux espèces vulnérables, en particulier aux espèces charismatiques, symboliques ou emblématiques.^{23, 24} Le monarque est considéré comme une espèce hautement charismatique dans l'ensemble du Canada et de l'Amérique du Nord²⁵. Il est l'une des rares espèces de papillons migrateurs, et sa migration depuis le sud du Canada jusqu'au Mexique est décrite comme un phénomène biologique en voie de disparition. Le monarque sert de modèle dans les écoles de partout en Amérique du Nord pour enseigner aux élèves la biologie, la métamorphose, la conservation et le respect de la nature. Ainsi, on présume que les Canadiens pourraient être disposés à payer pour le rétablissement ou la survie de cette espèce.

D'après une étude réalisée par Diffendorfer et al. (2014), la somme ponctuelle moyenne estimée que les ménages américains seraient disposés à payer pour la conservation et le rétablissement de l'habitat du monarque est d'environ 28 \$ US (dollars de 2014)²⁶. En tenant compte de l'inflation et du taux de change, et en présumant que la valeur accordée au monarque par les Canadiens est similaire à celle accordée par les Américains, on estime que les ménages canadiens seraient prêts à déboursier une somme ponctuelle (don) d'environ 33 \$ par ménage pour la conservation du monarque. Si l'on extrapole à l'ensemble des ménages canadiens situés dans l'aire de répartition du monarque, on obtient une somme ponctuelle d'environ 460 millions de dollars à l'échelle nationale.

d) Valeur récréative

Les Canadiens retirent des avantages d'ordre récréatif et esthétique lorsqu'ils aperçoivent ou observent des espèces charismatiques comme le monarque²⁷. Par exemple, une étude a estimé que le total des revenus directs générés par le tourisme à la Réserve de biosphère du papillon monarque, au Mexique, est 2,2 millions de dollars américains (dollars de 2004)²⁸. Il n'y a pas de réserve équivalente au Canada, mais il existe au moins 12 conservatoires

²³ Richardson, L., & Loomis, J. (2009). The total economic value of threatened, endangered and rare species: An updated meta-analysis. *Ecological Economics*, 68(5), 1535-1548.

²⁴ Metrick, A., & Weitzman, M. L. (1996). Patterns of behavior in endangered species preservation. *Land Economics*, 72(1), 1-16.

²⁵ Semmens, D. J., et al. 2017. Spatial ecological and economic subsidies of the Monarch butterfly (*Danaus plexippus*) in eastern North America.

²⁶ Diffendorfer, J.E., Loomis, J.B., Ries, L., Oberhauser, K., Lopez-Hoffman, L., Semmens, D., Semmens, B., Butterfield, B., Bagstad, K., Goldstein, J., Wiederholt, R., Mattsson, B. and Thogmartin, W.E. (2014). National Valuation of Monarch Butterflies Indicates an Untapped Potential for Incentive-Based Conservation. *Conservation Letters*, 7, 253-262.

²⁷ Semmens, D. J., et al. 2017. Spatial ecological and economic subsidies of the Monarch butterfly (*Danaus plexippus*) in eastern North America.

²⁸ Brenner, Ludger, and Hubert Job. "Actor-Oriented Management of Protected Areas and Ecotourism in Mexico." *Journal of Latin American Geography* 5, no. 2 (2006): 7-27.

²³ Richardson, L. et Loomis, J. (2009). The total economic value of threatened, endangered and rare species: An updated meta-analysis. *Ecological Economics*, 68(5), 1535-1548.

²⁴ Metrick, A. et Weitzman, M. L. (1996). Patterns of behavior in endangered species preservation. *Land Economics*, 72(1), 1-16.

²⁵ Semmens, D. J., et al. 2017. Spatial ecological and economic subsidies of the Monarch butterfly (*Danaus plexippus*) in eastern North America.

²⁶ Diffendorfer, J.E., Loomis, J.B., Ries, L., Oberhauser, K., Lopez-Hoffman, L., Semmens, D., Semmens, B., Butterfield, B., Bagstad, K., Goldstein, J., Wiederholt, R., Mattsson, B. et Thogmartin, W.E. (2014). National Valuation of Monarch Butterflies Indicates an Untapped Potential for Incentive-Based Conservation. *Conservation Letters*, 7, 253-262.

²⁷ Semmens, D. J., et al. 2017. Spatial ecological and economic subsidies of the Monarch butterfly (*Danaus plexippus*) in eastern North America.

²⁸ Brenner, Ludger et Hubert Job. "Actor-Oriented Management of Protected Areas and Ecotourism in Mexico." *Journal of Latin American Geography* 5, no. 2 (2006): 7-27.

addition, the Niagara Parks Butterfly Conservatory, which welcomed nearly 315 000 visitors between April 2019 and March 2020, hosts an annual, free Monarch release program where people can tag Monarchs before releasing them for their migration to Mexico for the winter.²⁹ These events and attractions indicate that Canadians derive value from seeing Monarch butterflies and butterflies more generally.

(e) Option value

Society often places a value on retaining the option of possible future uses associated with a species. The “option value” of the two subspecies of Western Bumble Bees to Canadians could stem from the preservation of their genetic information that may be used in the future for biological, medicinal, industrial or other applications. For example, bumble bees are being used by scientists to better understand how to keep small aircraft stable in windy conditions, which is an example of the emerging field of biomimicry. Bee venom is also being researched for its potential medicinal properties.^{30,31} The Canadian public may value the preservation of genetic information that could be used in the future for biological, medicinal, genetic and other applications.³² The species recommended for listing or reclassification in the proposed Order are associated with such values (i.e. option values).

Costs

For each species, the analysis considered four types of incremental costs of the proposed Order:

- Costs to stakeholders and Indigenous peoples related to compliance with general prohibitions on First Nation reserves or other federal lands;
- Costs of permit applications and issuance for both stakeholders and Indigenous peoples, and the Government of Canada;
- Costs to the Government of Canada for recovery strategy, action plan or management plan development, compliance promotion and enforcement; and
- Potential costs stemming from downstream impacts related to future SARA regulations.

et jardins de papillons qui offrent la possibilité d’observer les papillons au pays. En outre, le Conservatoire des papillons des parcs du Niagara, qui a accueilli près de 315 000 visiteurs entre avril 2019 et mars 2020, organise un programme annuel gratuit de relâchement de monarques, dans le cadre duquel les visiteurs peuvent étiqueter des papillons avant de les relâcher pour leur migration vers le Mexique, où ils passeront l’hiver²⁹. Ces événements et attractions sont un indicateur de la valeur que retirent les Canadiens lorsqu’ils observent des monarques ou des papillons en général.

e) Valeur d’option

La société accorde souvent une valeur au maintien de la possibilité d’usages futurs associés à une espèce. La « valeur d’option » pour les Canadiens des deux sous-espèces du bourdon de l’Ouest pourrait découler de la préservation de l’information génétique de l’espèce, laquelle pourrait avoir de futures applications biologiques, médicinales, industrielles ou autres. Par exemple, les bourdons servent actuellement aux scientifiques pour mieux comprendre comment maintenir la stabilité de petits appareils volants dans des conditions venteuses. Il s’agit là d’un exemple de biomimétisme, un domaine émergent. Le venin d’abeille fait également l’objet de recherches pour ses propriétés potentiellement médicinales^{30,31}. La population canadienne pourrait accorder de la valeur à la préservation d’information génétique susceptible de servir à de futures applications biologiques, médicinales, génétiques ou autres³². Les espèces qui font l’objet d’une recommandation d’inscription ou de reclassification dans le cadre du présent projet de décret sont associées à une telle valeur (c’est-à-dire une valeur d’option).

Coûts

Pour chaque espèce, quatre types de coûts différentiels du projet de décret ont été examinés lors de l’analyse :

- Les coûts pour les intervenants et les peuples autochtones liés à la conformité avec les interdictions générales sur les réserves des Premières Nations ou d’autres terres domaniales;
- Les coûts associés aux demandes et à l’octroi de permis pour les intervenants et les peuples autochtones, et le gouvernement du Canada;
- Les coûts pour le gouvernement du Canada associés à l’élaboration de programmes de rétablissement, de plans d’action ou de plans de gestion, à la promotion de la conformité et à l’application de la loi;

²⁹ Niagara Parks Annual Report 2019/2020.

³⁰ [Discover Magazine](#). Accessed August 30, 2022.

³¹ [MDPI Open Access Journals](#). Accessed August 30, 2022.

³² The Economics of Ecosystems and Biodiversity (TEEB). 2010. The Economics of Valuing Ecosystem Services and Biodiversity. Ecological and Economic Foundations, chapter 5, 45–46.

²⁹ Niagara Parks Annual Report 2019/2020.

³⁰ [Discover Magazine \(disponible en anglais seulement\)](#). Consulté le 30 août 2022.

³¹ [MDPI Open Access Journals \(disponible en anglais seulement\)](#). Consulté le 30 août 2022.

³² The Economics of Ecosystems and Biodiversity (TEEB) [disponible en anglais seulement]. 2010. The Economics of Valuing Ecosystem Services and Biodiversity. Ecological and Economic Foundations, chapter 5, 45–46.

The analysis is based on the best available information at this stage.

Affected First Nation reserves and other federal land, and costs related to compliance with general prohibitions

SARA's general prohibitions do not apply to species of special concern, meaning that the listing of the Western Bumble Bee *mckayi* subspecies does not create any incremental costs to stakeholders and Indigenous peoples.

General prohibitions apply immediately for species that are listed as threatened, endangered or extirpated and are found on federal lands. The Monarch and Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies are likely present on various departmental lands and First Nation reserves across Canada.

For all federal properties, including properties with agricultural activity, the Monarch egg, caterpillar and chrysalis can be found on milkweed when Monarchs are present in Canada (for most of Canada, this is from June to October and from mid-May to August in southern Ontario). Occupied milkweed is likely to be considered a residence when Monarchs are present. Whether or not it is considered a residence, the destruction of occupied milkweed would be a destruction of individuals, whether they are eggs, caterpillars, or chrysalises; thus the activity would require a SARA permit. Therefore, under SARA general prohibitions against the destruction of eggs, caterpillars, chrysalises and occupied milkweed from federal properties during this period will likely be prohibited without a permit. The protection of potential critical habitat for the Monarch was not considered, as it cannot be determined until the recovery strategy has been drafted.

For all properties within the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies range, various threats were considered, such as pathogen spillover from commercially managed bee colonies, pesticide use, and land use practices. There are mitigation measures, regulatory tools, and frameworks in place to minimize potential harm to the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies.³³ Therefore, potential costs related to the listing of the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies would be related to potential future protection of critical habitat, or potential contraventions of the general prohibitions from land use practices.

- Les coûts potentiels découlant des impacts en aval liés aux futurs règlements de la LEP.

L'analyse s'appuie sur les meilleurs renseignements accessibles à l'heure actuelle.

Réserves des Premières Nations et autres terres domaniales touchées, et coûts associés à la conformité aux interdictions générales

Les interdictions générales de la LEP ne s'appliquent pas aux espèces préoccupantes. Par conséquent, l'inscription du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *mckayi* n'entraîne pas de coûts différentiels pour les parties intéressées et les Autochtones.

Les interdictions générales s'appliquent toutefois immédiatement aux espèces inscrites comme menacées, en voie de disparition ou disparues du pays présentes sur le territoire domaniale. Le monarque et le bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* sont vraisemblablement présents sur diverses terres fédérales et réserves des Premières Nations au Canada.

Sur toutes les propriétés fédérales, y compris celles où se pratiquent des activités agricoles, les œufs, les chenilles et les chrysalides de monarque se trouvent sur des asclépiades lorsque le papillon est présent au Canada (dans la plupart des régions du pays, cela correspond à la période de juin à octobre, ou de la mi-mai à août dans le sud de l'Ontario). L'asclépiade occupée est susceptible d'être considérée comme une résidence lorsque le monarque est présent. Qu'elle soit ou non considérée comme une résidence, la destruction d'asclépiades occupées serait une destruction d'individus, qu'il s'agisse d'œufs, de chenilles ou de chrysalides; l'activité nécessiterait donc la délivrance d'un permis en vertu de la LEP. En conséquence, la destruction d'œufs, de chenilles, de chrysalides et d'asclépiades occupées sur le territoire domaniale sera probablement interdite sans permis durant cette période en vertu des interdictions générales de la LEP. La protection de l'habitat essentiel du monarque n'a pas été prise en compte, puisqu'il n'est pas possible de le faire avant la rédaction du programme de rétablissement.

Pour toutes les propriétés situées dans l'aire de répartition du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis*, diverses menaces ont été prises en compte, dont la dissémination de pathogènes depuis des colonies d'abeilles gérées à des fins commerciales, l'utilisation de pesticides, et les activités d'aménagement du territoire. Des mesures d'atténuation, des instruments réglementaires et des cadres sont en place pour minimiser les dommages potentiels au bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis*³³. Ainsi, les coûts potentiels de l'inscription de cette sous-espèce seraient associés à l'éventuelle protection future de son habitat essentiel ou aux possibles violations

³³ Government of Canada. [Policies and Guidelines](#). Accessed August 2022.

³³ Gouvernement du Canada. [Politiques et lignes directrices](#). Consulté en août 2022.

Costs are expected for stakeholders and First Nations related to the triggering of general prohibitions for these species, including potential forgone profits from agricultural practices and permit applications. Costs to the Government of Canada from the proposed Order for these three species, related to administrative activity, permitting, compliance promotion, and enforcement activities are discussed below.

Non-agricultural activity on federal land

For non-agricultural properties for both Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies and Monarch, several assumptions were made to determine the baseline level of compliance and potential applications for permits. Within the baseline, federal properties under one hectare are assumed to already be compliant, as they are able to survey their properties for the presence of the species. Additionally, it is assumed that specific land cover types that are not suitable for the Monarch or Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies, such as properties with minimal area that include buildings or other infrastructure, are considered to already be compliant in the baseline. For all remaining federal properties, it is assumed that nearly all properties are already compliant (80%) or will become compliant (15%) with the general prohibitions; the remaining non-compliant properties (5%) are assumed to require SARA permits. Permit-related costs are further described below.

The assumption of high baseline compliance is based on the high level of public attention that pollinator conservation has received in recent years. For example, the David Suzuki Foundation has run or is running several campaigns (e.g. Bee-bnb pledge, Butterflyway Project) to raise awareness about the importance of pollinators and to encourage people to create bee- and pollinator-friendly habitats in their communities.³⁴ The cereal maker General Mills also ran a campaign, Bring Back the Bees,³⁵ alongside their popular Cheerios brand. Similarly, the #Gotmilkweed campaign³⁶ and Mayors' Monarch Pledge³⁷ specifically support the conservation of Monarchs and their critical habitat. These campaigns suggest that public awareness of the threats to Monarchs and bee populations and related conservation actions are widespread in Canada. Given this, actions that would meet SARA

des interdictions générales par les activités d'aménagement du territoire.

L'activation des interdictions générales à l'égard de ces espèces devrait entraîner des coûts pour les parties intéressées et les Premières Nations, notamment de possibles pertes de profits d'activités agricoles et des coûts liés aux demandes de permis. Les coûts du projet de décret sur ces trois espèces pour le gouvernement du Canada, associés aux activités administratives, à l'octroi de permis, à la promotion de la conformité et à l'application de la loi, sont abordés plus loin.

Activités non agricoles sur le territoire domanial

En ce qui concerne les propriétés non agricoles, à la fois pour le bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* et pour le monarque, plusieurs hypothèses ont été posées pour déterminer le niveau de conformité de référence et les potentielles demandes de permis. Dans le scénario de référence, les propriétés fédérales de moins d'un hectare sont présumées être déjà conformes puisque les responsables sont en mesure d'y relever la présence de l'espèce. En outre, il est présumé que les types de couverture terrestre qui ne sont pas convenables pour le monarque ou le bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis*, comme les propriétés de très petite taille où des immeubles ou d'autres infrastructures sont présents, sont déjà conformes selon le scénario de référence. Dans le cas des autres propriétés fédérales, il est présumé que la quasi-totalité d'entre elles est déjà conforme aux interdictions générales (80 %) ou le deviendra (15 %); les propriétés non conformes restantes (5 %) sont présumées avoir besoin de permis au titre de la LEP. Les coûts liés aux permis sont décrits avec davantage de précisions plus loin.

L'hypothèse d'un niveau élevé de conformité de référence s'appuie sur le fait que la conservation des pollinisateurs a grandement retenu l'attention du public au cours des dernières années. Par exemple, la Fondation David Suzuki mène ou a mené plusieurs campagnes de sensibilisation sur l'importance des pollinisateurs afin d'encourager les gens à créer des habitats favorables aux abeilles et aux pollinisateurs dans leur communauté (par exemple les projets Bee-bnb et Butterflyway)³⁴. Le producteur de céréales General Mills a également mené une campagne intitulée Ramenons les abeilles³⁵, en association avec leur populaire marque Cheerios. De même, la campagne en ligne #Gotmilkweed³⁶ et l'initiative Mayors' Monarch Pledge³⁷ soutiennent tout particulièrement la conservation du monarque et de son habitat essentiel. Ces campagnes laissent supposer que la prise de conscience du

³⁴ David Suzuki Foundation. [Pollinators](#). Accessed August 30, 2022.

³⁵ Cheerios. [Bring Back The Bees](#). Accessed August 30, 2022.

³⁶ David Suzuki Foundation. [Got milkweed, Canada?](#) Accessed August 30, 2022.

³⁷ National Wildlife Federation. [About Mayors' Monarch Pledge](#). Accessed August 2022.

³⁴ Fondation David Suzuki. [Pollinators \(disponible en anglais seulement\)](#). Consulté le 30 août 2022.

³⁵ Cheerios. [Ramenons les abeilles](#). Consulté le 30 août 2022.

³⁶ Fondation David Suzuki. [Got milkweed, Canada? \(disponible en anglais seulement\)](#). Consulté le 30 août 2022.

³⁷ National Wildlife Federation. [About Mayors' Monarch Pledge \(disponible en anglais seulement\)](#). Consulté en août 2022.

requirements for compliance are likely already occurring across the properties affected by the proposed Order.

Agricultural activity on federal lands

For the Monarch, agricultural producers of corn, soy, canola and wheat crops³⁸ on federal lands may carry losses in profits in the event that certain herbicide application activities are not eligible for a permit. As indicated above, milkweed species are the host plants of the Monarch, which depends solely on milkweed plants for reproduction. Given that the presence of milkweed within these croplands may result in a decrease in the potential crop yields, agricultural property managers are likely to apply broad spectrum herbicides, such as glyphosate (often referred to as “Roundup”), to prevent and eliminate milkweed. Herbicides could be applied during times of the year when the egg, larva and chrysalis are assumed to not be present and not at risk of harm. However, normal agricultural practice involves multiple stages of herbicide application over the season: pre-emergent, emergent, and pre-harvest. Pre-emergent treatment of agricultural fields and pre-harvest spraying would still be permitted. At this time, however, the impacts to yield of the partial use of herbicides are not known. Therefore, the profit loss estimates are based on a full discontinuation of herbicide use and may therefore be an overestimate. However, given the potentially cost prohibitive nature of genetically modified seeds for herbicide-resistant crops (e.g. Roundup Ready), land managers may choose to not use any level of herbicides and opt for traditional seeds when only partial use is acceptable due to general prohibitions. Therefore, the assumption of farms choosing either full use or no use of herbicides is more likely to be reflective of current practices.

On average, across Canada, the majority (93%)³⁹ of oilseed and grain crops are produced with the use of herbicides. However, this production stems from only 70%⁴⁰ of farms in Canada. Therefore, it is assumed that smaller farms with lower production levels are not using herbicides.

³⁸ COSEWIC. 2016. COSEWIC assessment and status report on the Monarch *Danaus plexippus* in Canada. Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada. Ottawa. xiii + 59 pp. [Monarch \(Danaus plexippus\): COSEWIC assessment and status report 2016 - Canada.ca](#).

³⁹ Statistics Canada. [Table 32-10-0209-01 Type of pesticides used on farms](#). Accessed August 2022.

⁴⁰ Statistics Canada. [The Daily — Study: Agriculture in Canada](#). Accessed August 2022.

public quant aux menaces qui pèsent sur les populations de monarches et d’abeilles, de même que les mesures de conservation associées, est largement répandue au Canada. Compte tenu de ces éléments, des mesures conformes aux exigences de la LEP sont vraisemblablement déjà en place dans l’ensemble des propriétés touchées par le présent décret.

Activités agricoles sur le territoire domanial

Dans le cas du monarque, les producteurs de maïs, de soya, de canola et de blé³⁸ sur le territoire domanial pourraient perdre des profits si certaines activités d’épandage d’herbicides ne sont pas admissibles à un permis. Comme mentionné précédemment, les espèces d’asclépiade sont les plantes hôtes du monarque, qui dépend uniquement de celles-ci pour se reproduire. Comme la présence d’asclépiade sur les terres agricoles peut entraîner une baisse du rendement des cultures, les gestionnaires de propriétés agricoles ont tendance à utiliser des herbicides à large spectre, comme le glyphosate (souvent appelé « Roundup »), pour prévenir l’apparition de cette plante et l’éliminer. Les herbicides pourraient être appliqués durant les périodes de l’année où les œufs, les chenilles et les chrysalides sont présumés absents et hors de danger. Toutefois, les pratiques agricoles normales comportent plusieurs stades d’application d’herbicide au cours de la saison : en prélevée, en levée et avant la récolte. Le traitement des champs en prélevée et la pulvérisation avant la récolte seraient toujours autorisés, mais on ignore pour l’instant quels pourraient être les conséquences d’une utilisation partielle d’herbicide sur le rendement des cultures. En conséquence, l’estimation de la perte de profits est fondée sur une interruption complète de l’utilisation d’herbicide et constitue possiblement une surestimation. Malgré cela, compte tenu des coûts élevés des semences génétiquement modifiées produisant des cultures résistantes aux herbicides (par exemple Roundup Ready), les gestionnaires de terres agricoles pourraient choisir d’opter pour des semences traditionnelles et de ne pas utiliser d’herbicide du tout si seule une utilisation partielle d’herbicide est acceptable en vertu des interdictions générales. En conséquence, l’hypothèse selon laquelle les agriculteurs choisissent d’utiliser pleinement ou de ne pas utiliser d’herbicides est plus susceptible de refléter les pratiques actuelles.

En moyenne, au Canada, des herbicides sont utilisés dans la production de la majeure partie (93 %) ³⁹ des cultures de plantes oléagineuses et de céréales. Toutefois, cette production n’est issue que de 70 % ⁴⁰ des fermes du Canada. Ainsi, il est présumé que les plus petites exploitations

³⁸ COSEPAC. 2016. Évaluation et Rapport de situation du COSEPAC sur le monarque (*Danaus plexippus*) au Canada. Comité sur la situation des espèces en péril au Canada. Ottawa. xiv + 65 p. [Monarque \(Danaus plexippus\) : évaluation et rapport de situation du COSEPAC 2016 - Canada.ca](#).

³⁹ Statistique Canada. [Tableau 32-10-0209-01 Types de pesticides utilisés sur les fermes](#). Consulté en août 2022.

⁴⁰ Statistique Canada. [Étude : L’agriculture au Canada](#). Consulté en août 2022.

Where farm size was possible to estimate, it was assessed by crop type and province to determine if it fell below a determined threshold of assumed compliance. For properties where farm size was unknown, primarily those located on First Nation reserves, the average rate of herbicide application by province was applied to the total crop land on the First Nation reserve, to determine the estimated area with specific crops that are likely to already be compliant.

Based upon historical permitting data, it is assumed that it will be possible to issue permits to 98% of properties with agricultural activity that are assumed to not already be compliant, under various stewardship conditions. Permit-related costs are further described below.

For all remaining properties, costs related to the agricultural activity on federal lands are based on an expected decrease in yield across crop types and provinces within the Monarch range. The expectation is that the remaining producers will only be permitted to use herbicides on their crops at specific times to avoid destroying or damaging milkweed with possible Monarch individuals; including eggs, larvae, chrysalis, and adults. A systematic review⁴¹ of potential yield decreases from herbicide use reduction across crop types in the United States and Canada revealed an average decrease of 16% to 49%. Cost estimates are based upon the potential decrease in yield, historical crop prices, average production per hectare, and average operating profit margins for grain and oilseed crops, by province when possible. Potential losses in operating profit due to yield reductions for agriculture producers who are non-compliant and may not receive a permit are estimated to be approximately \$1 to \$3 million over 10 years. This may not be representative of the potential losses, as

- capital expenditures, such as costs related to equipment and land assets, are not included in the operating profit margin used to conduct this analysis, and are likely to be a significant portion of the total costs, resulting in a potential overestimate of the profit margin;
- there may be a decrease in the operating costs from no longer using the round-up ready seeds and herbicides resulting in a potential overestimate in profit losses; and

⁴¹ Colbach, Nathalie, Sandrine Petit, Bruno Chauvel, Violaine Deytieux, Martin Lechenet, Nicolas Munier-Jolain, and Stéphane Cordeau. "The pitfalls of relating weeds, herbicide use and crop yield: don't fall into the trap! A critical review." *Frontiers in Agronomy* 2 (2020): 33.

agricoles, dont la production est moins importante, n'utilisent pas d'herbicides. Lorsqu'il était possible d'estimer la taille des exploitations agricoles, celles-ci ont été évaluées selon le type de culture et la province, afin de déterminer si elles se situent en dessous d'un certain seuil de conformité présumée. Dans le cas de propriétés avec des exploitations agricoles de taille inconnue, principalement celles qui sont situées sur des réserves des Premières Nations, le taux moyen provincial d'application d'herbicides a été attribué, selon le type de culture, à la totalité des terres agricoles de la réserve pour estimer la superficie de terres cultivées où la conformité est vraisemblablement déjà atteinte.

D'après les données historiques sur les permis, on présume qu'il sera possible de délivrer des permis pour 98 % des propriétés où sont pratiquées des activités agricoles présumées n'être pas déjà conformes, à diverses conditions d'intendance. Les coûts liés aux permis sont décrits avec davantage de précisions plus loin.

Pour toutes les autres propriétés, les coûts associés aux activités agricoles sur le territoire domanial sont établis d'après la baisse anticipée du rendement dans l'ensemble des types de cultures et des provinces, dans l'aire de répartition du monarque. Il est attendu que les producteurs agricoles restants ne soient autorisés à utiliser des herbicides qu'à des moments précis pour éviter de causer des dommages aux asclépiades où des monarques (œufs, chenilles, chrysalides ou adultes) pourraient être présents. Un examen systématique⁴¹ des baisses de rendement potentielles découlant de la réduction de l'utilisation d'herbicides dans l'ensemble des types de cultures au Canada et aux États-Unis a conclu à une baisse moyenne de 16 % à 49 %. L'estimation des coûts s'appuie sur la possible baisse du rendement, l'historique du prix des cultures, la production moyenne par hectare et les marges bénéficiaires d'exploitation des cultures d'oléagineux et de céréales, par province lorsque c'est possible. Pour les producteurs agricoles dont l'exploitation n'est pas conforme et qui pourraient ne pas être en mesure d'obtenir un permis, les pertes potentielles de bénéfices d'exploitation découlant des baisses de rendement sont estimées à environ 1 à 3 millions de dollars sur 10 ans. Cela peut ne pas être représentatif des pertes potentielles, car :

- les dépenses en immobilisations, telles que les coûts liés aux équipements et biens fonciers, ne sont pas incluses dans la marge bénéficiaire d'exploitation utilisée pour effectuer cette analyse et sont susceptibles de représenter une part importante des coûts totaux,

⁴¹ Colbach, Nathalie, Sandrine Petit, Bruno Chauvel, Violaine Deytieux, Martin Lechenet, Nicolas Munier-Jolain et Stéphane Cordeau. « The pitfalls of relating weeds, herbicide use and crop yield: don't fall into the trap! A critical review » (disponible en anglais seulement). *Frontiers in Agronomy* 2 (2020): 33.

- the average cost of capital expenditure per unit produced will increase as the yield decreases resulting in a potential underestimate of profit losses.

There are no expected costs related to agricultural activity on federal lands from the listing of the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies. A decision by the Pest Management Regulatory Agency in 2019 determined that specific neonicotinoids⁴² do not present a substantial threat to pollinators, including the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies when mandatory mitigation measures are followed as directed.

Permit applications from stakeholders, First Nations, and federal government

As discussed above, permits would be required for activities that would be prohibited under the general prohibitions of SARA, such as occupied milkweed removal during the breeding period. This analysis uses data obtained from previously requested permits following the listing of a species under SARA to make assumptions about the number of potential permit applications. It is important to note that it is not certain that additional permit requirements would be triggered as a result of the proposed Order and no conclusions can be made on whether a permit could be issued prior to submission of an application.

Low permitting cost estimate: Permits limited to First Nation Bands and departmental land by region

For properties without agricultural activity, it is assumed that various permits may be applied for to cover incidental activities, research on the species, activities beneficial to the recovery of the species or to make a permit issued by the competent minister under another Act of Parliament SARA compliant.

In the low-cost permitting scenario, First Nation Bands would apply for a SARA permit for research, beneficial or incidental activities that cover all reserves that fall under

entraînant une surestimation potentielle de la marge bénéficiaire;

- il peut y avoir une diminution des coûts d'exploitation en n'utilisant plus les semences et les herbicides « round-up ready » entraînant une surestimation potentielle des pertes de bénéfices;
- le coût moyen des dépenses en capital par unité produite augmentera à mesure que le rendement diminue, ce qui entraînera une sous-estimation potentielle des pertes de bénéfices.

Aucun coût associé aux activités agricoles sur le territoire domaniale découlant de l'inscription du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* n'est anticipé. L'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire, dans une décision rendue en 2019, a déterminé que certains néonicotinoïdes⁴² spécifiques ne présentaient pas de danger pour les pollinisateurs, y compris le bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis*, lorsque les mesures d'atténuation obligatoires sont mises en œuvre de manière conforme.

Demandes de permis de la part des parties intéressées, des Premières Nations et du gouvernement fédéral

Comme discuté précédemment, des permis seraient nécessaires pour réaliser des activités normalement interdites aux termes des interdictions générales de la LEP, dont l'enlèvement d'asclépiades occupées au cours de la période de reproduction. L'analyse a été réalisée à partir de données sur les permis demandés dans le passé à la suite de l'inscription d'une espèce à la LEP pour poser des hypothèses quant au nombre possible de demandes de permis. Il est important de prendre note qu'il n'est pas certain que le projet de décret entraînerait des demandes de permis supplémentaires, et qu'on ne peut tirer aucune conclusion quant à l'octroi éventuel d'un permis avant le dépôt d'une demande.

Délivrance de permis à faible coût — estimation : permis limités aux bandes des Premières Nations et aux terres fédérales par région

Dans le cas des propriétés où il n'y a pas d'activité agricole, on présume que différents permis pourraient être demandés pour des activités touchant des espèces de façon incidente, des études sur les espèces, des activités bénéfiques pour le rétablissement des espèces ou encore pour rendre conforme à la LEP un permis délivré par un ministre compétent en vertu d'une autre loi fédérale.

Dans le scénario de délivrance de permis de coût faible, les bandes des Premières Nations demanderaient un permis au titre de la LEP couvrant toutes les réserves relevant de

⁴² Thiaméthoxam: RVD2019-04, Clothianidin: RVD2019-05, Imidacloprid: RVD2019-06

⁴² Thiaméthoxame : RVD2019-04, Clothianidine : RVD2019-05, Imidaclopride : RVD2019-06

their jurisdiction, and departments can apply for permits that would cover all properties they manage within a given region.⁴³ Therefore, under this scenario, up to 21 permits may be applied for across all federal lands and First Nation reserves, related to Monarch, and up to 8 permits related to the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies.

For properties with specific agricultural activity (corn, soybean, wheat, and canola), affected federal departments may apply for one permit to cover all properties that they manage, by region. Under this scenario, there may be up to 140 permit applications related to agricultural activity within the Monarch range.

Based upon these assumptions, costs to the federal government and applicants related to permits under this scenario is approximately \$0.5 million and \$0.4 million respectively over 10 years. Approximately 71% of applicant costs are related to activity on First Nation reserves.

High permitting cost estimate: Permits for farms on First Nation reserves and federal departmental property, and other activity on federal departmental properties and First Nation reserves

In the high permitting cost scenario, for Monarch-related permits, it is assumed that each farm on First Nation reserve and federal departmental property would apply for a permit separately. Assuming all farms on reserve are average-sized and removing farms that are assumed not to use herbicides in production, there may be up to 706 applications across all federal lands and First Nation reserves with the specific agricultural land cover. However, the average farm size may not be representative of farms on these reserves as large farms in Alberta and Saskatchewan may be significantly distorting this number. Furthermore, the likelihood of Monarch occurrences in Western Canada is lower, although the extent is unknown. Therefore, the permit costs under this scenario are expected to be an overestimate.

leur compétence pour des activités de recherche, des activités bénévoles ou des activités touchant des espèces de façon incidente, et les ministères peuvent demander des permis pour toutes les propriétés qu'ils administrent dans une région donnée⁴³. Par conséquent, en vertu de ce scénario, jusqu'à 21 permis pourraient être demandés pour tout le territoire domanial et toutes les réserves des Premières Nations dans le cas du monarque, et jusqu'à 8 permis pourraient être demandés dans le cas du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis*.

Dans le cas des propriétés où certaines activités agricoles sont réalisées (cultures de maïs, de soja, de blé et de canola), les ministères fédéraux touchés pourraient demander un permis couvrant toutes les propriétés qu'ils administrent par région. En vertu de ce scénario, il pourrait y avoir jusqu'à 140 demandes de permis liés aux activités agricoles dans l'aire de répartition du monarque.

Selon les hypothèses mentionnées ci-dessus, les coûts liés aux demandes de permis en vertu de ce scénario s'élèveraient à environ 0,5 million de dollars pour le gouvernement fédéral et 0,4 million de dollars pour les demandeurs sur une période de 10 ans. Environ 71 % des coûts des demandeurs seraient associés aux activités réalisées dans les réserves des Premières Nations.

Délivrance de permis à coût élevé — estimation : permis visant des exploitations agricoles situées dans des réserves des Premières Nations ou des propriétés de ministères fédéraux, ou visant d'autres activités réalisées sur des propriétés de ministères fédéraux ou dans des réserves des Premières Nations

Dans le scénario de délivrance de permis de coût élevé, pour les permis visant le monarque, on suppose que chaque exploitation agricole située dans une réserve de Première Nation ou sur la propriété d'un ministère fédéral demanderait un permis séparément. En supposant que toutes les exploitations agricoles des réserves sont de taille moyenne et en excluant les exploitations qui n'utilisent vraisemblablement pas d'herbicides, on pourrait compter jusqu'à 706 demandes de permis pour l'ensemble du territoire domanial et des réserves des Premières Nations présentant le type de couverture terrestre agricole déterminé. Toutefois, il est possible que la taille moyenne des exploitations agricoles ne soit pas représentative des exploitations agricoles situées dans les réserves, étant donné que les grandes exploitations agricoles de l'Alberta et de la Saskatchewan peuvent fausser cette moyenne de façon importante. De plus, la probabilité d'occurrences de monarques dans l'ouest du Canada est plus faible, bien qu'on ignore dans quelle mesure. On s'attend donc à ce que les coûts de délivrance des permis en vertu de ce scénario soient surestimés.

⁴³ Regions are based upon the Canadian Wildlife Service regional offices: Pacific, Prairie, Ontario, Quebec, and Atlantic.

⁴³ Les régions sont établies en fonction des bureaux régionaux du Service canadien de la faune : Pacifique, Prairies, Ontario, Québec et Atlantique.

In addition to permits related to agricultural activity, there may be permit applications for other activities on federal land. Under this scenario, a separate permit application is necessary for each property that remains non-compliant. It is estimated that there may be up to 86 permit applications from industry and researchers, and 18 permit applications from First Nation reserves for Monarch and Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies.

Based upon these assumptions, the costs to the federal government and applicants related to permitting under this scenario are approximately \$2.5 million and \$2 million respectively over 10 years. Approximately 85% of applicant costs are related to activities on First Nation reserves.

The average costs related to permit applications for the proposed Order are presented in Table 3 below, including the number of permit applications expected under the two analytical scenarios, representing a lower and upper bound of cost estimates. There may be additional compliance conditions associated with the permits issued. However, the compliance cost to permit applicants is unknown at this time and is therefore not included in the costs presented in Table 3.

En plus des permis liés aux activités agricoles, des permis pourraient être demandés pour la réalisation d'autres activités sur le territoire domanial. En vertu de ce scénario, un permis distinct devrait être demandé pour chaque propriété non conforme. On estime que jusqu'à 86 permis pourraient être demandés par l'industrie et les chercheurs, et que 18 permis pourraient être demandés par des réserves de Premières Nations pour le monarque et le bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis*.

Selon les hypothèses mentionnées ci-dessus, les coûts liés aux demandes de permis en vertu de ce scénario s'élèveraient à environ 2,5 millions de dollars pour le gouvernement fédéral et 2 millions de dollars pour les demandeurs sur une période de 10 ans. Environ 85 % des coûts des demandeurs seraient associés aux activités réalisées dans les réserves des Premières Nations.

Les coûts moyens liés aux demandes de permis en vertu du projet de décret sont présentés dans le tableau 3 ci-dessous. Le tableau indique également les limites inférieures et supérieures du nombre de demandes de permis prévu en vertu des deux scénarios d'analyse aux fins de l'estimation des coûts. Il peut y avoir des conditions de conformité supplémentaires associées aux permis délivrés. Cependant, le coût de conformité pour le demandeur de permis est inconnu pour le moment et n'est donc pas inclus dans les coûts présentés dans le tableau 3.

Table 3: Permit applications costs per permit

Type of permit application	Cost per permit	Number of permits (low): Monarch	Number of permits (low): Western Bumble Bee <i>occidentalis</i> subspecies	Number of permits (high): Monarch	Number of permits (high): Western Bumble Bee <i>occidentalis</i> subspecies
Industry, including Indigenous peoples (incidental permit, e.g. herbicide application)	\$2,700	140	2	706	6
Industry (incidental permit) – SARA compliant increment only ^a	\$700	1	1	3	1
Researcher/scientist (research or beneficial permit)	\$1,300	15	3	73	9
Researcher/scientist (research or beneficial permit) – SARA compliant increment only	\$300	2	1	4	1
Parks Canada Agency on Parks Canada Agency-administered land / Environment and Climate Change Canada (ECCC) on national wildlife areas or migratory bird sanctuaries	\$400	3	1	6	1
Total applicant costs	—	\$390,000	\$10,000	\$2,000,000	\$30,000

^a For properties that already require a permit by the competent minister under another Act of Parliament for an activity to take place (national park, national wildlife area, etc.), there would be an additional cost to make the permit SARA compliant, which is estimated to be approximately a quarter of the effort of a new permit application (or about seven hours of the applicant's time).

Tableau 3 : Coûts des demandes de permis par permis

Type de demande de permis	Coût par permis	Nombre de permis (limite inférieure) : Monarque	Nombre de permis (limite inférieure) : Bourdon de l'Ouest de la sous-espèce <i>occidentalis</i>	Nombre de permis (limite supérieure) : Monarque	Nombre de permis (limite supérieure) : Bourdon de l'Ouest de la sous-espèce <i>occidentalis</i>
Industrie, y compris les peuples autochtones (permis pour une activité touchant des espèces de façon incidente, par exemple application d'herbicides)	2 700 \$	140	2	706	6
Industrie (permis pour une activité touchant des espèces de façon incidente) — coût supplémentaire requis pour rendre le permis conforme à la LEP seulement ^a	700 \$	1	1	3	1
Chercheurs/scientifiques (permis pour activités de recherche ou bénéfiques)	1 300 \$	15	3	73	9
Chercheurs/scientifiques (permis pour activités de recherche ou bénéfiques) — coût supplémentaire requis pour rendre le permis conforme à la LEP seulement	300 \$	2	1	4	1
Agence Parcs Canada pour des terres administrées par l'Agence Parcs Canada, ECCC pour des réserves nationales de faune ou des refuges d'oiseaux migrateurs	400 \$	3	1	6	1
Coûts totaux du demandeur	—	390 000 \$	10 000 \$	2 000 000 \$	30 000 \$

^a Dans le cas des propriétés qui nécessitent déjà l'obtention d'un permis délivré par un ministre compétent en vertu d'une autre loi fédérale pour qu'une activité puisse avoir lieu (par exemple parc national, réserve nationale de faune, etc.), un coût supplémentaire serait requis pour rendre le permis conforme à la LEP. On estime que ce coût correspond à environ le quart du travail exigé pour une nouvelle demande de permis (ou environ sept heures du temps du demandeur).

Table 4: Administrative costs to the Government of Canada from issuing permits

Note: The estimates have been rounded.

Government	Cost per permit	Monarch (low)	Western Bumble Bee <i>occidentalis</i> subspecies (low)	Monarch (high)	Western Bumble Bee <i>occidentalis</i> subspecies (high)
New permit — ECCC	\$3,400	155	5	779	15
SARA compliant increment — federal government	\$700	3	1	7	2
Parks Canada Agency on Parks Canada Agency-administered land	\$400	3	1	6	1
Total permits	—	161	8	792	18
Total government costs	—	\$501,000	\$18,000	\$2,500,000	\$50,000

Tableau 4 : Coûts administratifs pour le gouvernement du Canada liés à la délivrance de permis

Remarque : Les estimations ont été arrondies.

Gouvernement	Coût par permis	Monarque (limite inférieure)	Bourdon de l'Ouest de la sous-espèce <i>occidentalis</i> (limite inférieure)	Monarque (limite supérieure)	Bourdon de l'Ouest de la sous-espèce <i>occidentalis</i> (limite supérieure)
Nouveau permis — ECCC	3 400 \$	155	5	779	15
Coût supplémentaire requis pour rendre le permis conforme à la LEP — gouvernement fédéral	700 \$	3	1	7	2
Agence Parcs Canada pour des terres administrées par l'Agence Parcs Canada	400 \$	3	1	6	1
Permis — total	—	161	8	792	18
Coûts — total	—	501 000 \$	18 000 \$	2 500 000 \$	50 000 \$

Other federal government administrative costs

As outlined in Table 5 below, administrative costs to the Government of Canada differ depending on the listing category, as different categories trigger different reporting requirements.

Autres coûts administratifs du gouvernement fédéral

Comme on peut le voir dans le tableau 5 ci-dessous, les coûts administratifs du gouvernement du Canada varient selon la catégorie d'inscription, étant donné que les exigences d'établissement de rapports varient d'une catégorie à l'autre.

Table 5: Type of listing and associated costs to the Government of Canada

Species	Species	SARA requirements	Estimated cost per species
New listing as species of special concern	Western Bumble Bee <i>mckayi</i> subspecies	Development of a management plan	\$40,000 to \$60,000
New listing or reclassification from species of special concern to endangered, threatened or extirpated	Western Bumble Bee <i>occidentalis</i> subspecies, Monarch	Development of a recovery strategy and action plan	\$80,000 to \$100,000 per document

Tableau 5 : Type d'inscription et coûts associés pour le gouvernement du Canada

Espèce	Espèce	Exigences au titre de la LEP	Coût estimé par espèce
Nouvelle inscription comme espèce préoccupante	Bourdon de l'Ouest de la sous-espèce <i>mckayi</i>	Élaboration d'un plan de gestion	40 000 \$ à 60 000 \$
Nouvelle inscription ou reclassification d'espèce préoccupante à espèce en voie de disparition, menacée ou disparue du pays	Bourdon de l'Ouest de la sous-espèce <i>occidentalis</i> , monarque	Élaboration d'un programme de rétablissement et d'un plan d'action	80 000 \$ à 100 000 \$ par document

Compliance promotion and enforcement

Due to the species and its host plant's broad geographic range, the estimated cost of planned and targeted enforcement is difficult to determine at this time. Further scientific study and monitoring by the Department may assist in estimating the level of enforcement effort and costs required as a result of the Monarch's reclassification from species of special concern to endangered.

Promotion de la conformité et application de la loi

Compte tenu de la grande aire de répartition géographique du monarque et de sa plante hôte, il est difficile de déterminer le coût estimé d'une application planifiée et ciblée. La continuation des études scientifiques et de la surveillance par le Ministère pourrait aider à estimer le niveau d'effort d'application de la loi et les coûts requis à la suite de la reclassification du monarque, qui passerait d'espèce préoccupante à espèce en voie de disparition.

Following the implementation of the proposed Order, in the short-term, emphasis will be placed on a stewardship first approach via compliance promotion and educational awareness on how the species can be protected. Compliance promotion materials (e.g. fact sheet) will assist in explaining the general prohibitions and provide information on research and stewardship activities. Compliance promotion strategies will be used to evaluate what activities might be necessary to raise awareness about the species in the proposed Order and an understanding among potentially affected communities. This will include working closely with enforcement, Indigenous groups and communities, federal property managers, and other government departments and agencies.

Similarly, enforcement costs for the Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies will be determined at a later date, but are expected to be minimal, given the limited number of permits, the high level of expected compliance, and the nature of the threats to the species.

Enforcement measures are possible where individuals fail to comply with the general prohibitions on federal lands or if the terms and conditions of a SARA section 73 permit are not met.

The cost to government of enhanced compliance promotion efforts for both the Monarch and Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies is approximately \$26,000. The costs of creating the associated documents, such as recovery documents, management plans, action plans, and compliance promotion for the Monarch and the two subspecies of Western Bumble Bees is \$0.35 to \$0.44 million.

Implications for impact assessments

There could be some implications for projects⁴⁴ required to undergo an impact assessment (IA). However, any costs are expected to be minimal relative to the total costs of performing an IA. Once a species is listed in Schedule 1 of SARA, under any designation, additional requirements under section 79 of SARA are triggered for project proponents and government officials undertaking an IA. These requirements include identifying all adverse effects that the project could have on the species and its critical habitat and, if the project is carried out, to ensure that measures are taken to avoid or lessen those effects and to

À la suite de la mise en œuvre du projet de décret, à court terme, l'accent sera mis sur une approche d'intendance axée sur la promotion de la conformité et la sensibilisation éducative sur la façon dont l'espèce peut être protégée. Le matériel de promotion de la conformité (par exemple fiche d'information) aidera à expliquer les interdictions générales et fournira des renseignements sur les activités de recherche et d'intendance. Des stratégies de promotion de la conformité seront utilisées pour évaluer les activités qui pourraient être nécessaires pour accroître la sensibilisation à l'espèce dans le projet de décret et la compréhension parmi les communautés potentiellement affectées. Cela comprendra une collaboration avec les agents d'application de la loi, les groupes et les communautés autochtones, les gestionnaires de propriétés fédérales et d'autres ministères et organismes gouvernementaux.

De même, les coûts d'application pour le bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* seront déterminés à une date ultérieure, mais devraient être faibles, étant donné le nombre limité de permis, le niveau élevé de conformité attendu et la nature des menaces qui pèsent sur l'espèce.

Des mesures d'application sont possibles en cas de non-respect des interdictions générales sur les terres domaniales ou des conditions d'un permis en vertu de l'article 73 de la LEP.

Le coût pour le gouvernement des efforts supplémentaires de promotion de la conformité visant à la fois le monarque et le bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* s'élève à environ 26 000 \$. Le coût lié à la production des documents connexes, tels que les documents de rétablissement, les plans de gestion et les plans d'action, et à la promotion de la conformité pour le monarque et les deux sous-espèces de bourdon de l'Ouest est de 0,35 à 0,44 million de dollars.

Répercussions sur les évaluations d'impact

Il pourrait y avoir des répercussions sur les projets⁴⁴ qui nécessitent une évaluation d'impact. On s'attend toutefois à ce que les coûts soient minimes par rapport aux coûts totaux associés à la réalisation de telles évaluations. Lorsqu'une espèce est inscrite à l'annexe 1 de la LEP, peu importe sa désignation, des exigences supplémentaires s'appliquent aux termes de l'article 79 de la LEP pour les promoteurs de projets et les responsables gouvernementaux qui entreprennent une évaluation d'impact. Ces exigences comprennent la détermination de tous les effets nocifs du projet sur l'espèce et son habitat essentiel et, si le

⁴⁴ Under section 79 of SARA, a project means a designated project as defined in section 2 or section 66 of the *Canadian Environmental Assessment Act, 2012*, a project as defined in subsection 2(1) of the *Yukon Environmental and Socio-economic Assessment Act* or a development as defined in subsection 111(1) of the *Mackenzie Valley Resource Management Act*.

⁴⁴ Aux termes de l'article 79 de la LEP, un projet est un projet désigné au sens de l'article 2 ou de l'article 66 de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale (2012)*, un projet au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'évaluation environnementale et socioéconomique au Yukon* ou un projet de développement au sens du paragraphe 111(1) de la *Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie*.

monitor them. However, the Department always recommends to proponents in IA guidelines (early in the IA process) to evaluate effects on species already assessed by COSEWIC that may become listed under Schedule 1 to SARA in the near future, so these costs are likely already incorporated in the baseline scenario.

Potential impacts of future SARA regulations

The listing of a wildlife species under SARA as threatened, endangered or extirpated triggers a series of obligations for the government, including the preparation of a recovery strategy that includes the identification, to the extent possible, of the habitat necessary for the survival or recovery of the species (critical habitat), and different obligations regarding the protection of that critical habitat on federal lands. Protecting critical habitat on non-federal land may require the taking of regulatory action. The socio-economic impact of each individual regulatory action would be assessed if this additional protection becomes necessary.

Distributional analysis

This analysis presents the benefits and costs to Canadian society as a whole. However, the direct impacts of the proposed Order are not uniformly distributed across Canadian society. First Nations on reserves are disproportionately affected by the proposed Order, given the high level of agricultural activity on First Nation reserves relative to other federal properties.

The following Table 6 presents the distribution of impacts between affected agricultural producers on First Nation reserves and on other federal properties.

Table 6: Distribution of costs of the proposed Order

Cost type	Costs to First Nations on reserves (low)	Costs to First Nations on reserves (high)	Costs to land managers on federal departmental land (low)	Costs to land managers on federal departmental land (high)
Profit losses related to agricultural activity unlikely to receive a permit with compliance measures	\$800,000	\$2,500,000	\$100,000	\$200,000
Permit applications for agricultural activity	\$270,000	\$1,600,000	\$80,000	\$140,000
Permit applications for non-agricultural activity	\$20,000	\$100,000	\$20,000	\$90,000
Total costs	\$1,090,000	\$4,200,000	\$200,000	\$430,000

projet est réalisé, la mise en œuvre de mesures afin d'éviter ces effets ou de les amoindrir et de les surveiller. Cependant, le Ministère recommande toujours aux promoteurs, dans ses lignes directrices sur les évaluations d'impact (au début du processus), d'estimer les effets sur les espèces déjà évaluées par le COSEPAC qui pourraient être inscrites à l'annexe 1 de la LEP dans un proche avenir. Ces coûts sont donc déjà probablement inclus dans le scénario de référence.

Répercussions possibles sur de futurs règlements au titre de la LEP

L'inscription d'espèces sauvages en vertu de la LEP à titre d'espèces menacées, en voie de disparition ou disparues du pays déclenche une série d'obligations pour le gouvernement, dont celle de préparer un programme de rétablissement comprenant la désignation, dans la mesure du possible, de l'habitat qui est nécessaire à la survie ou au rétablissement de l'espèce (habitat essentiel), de même que différentes obligations concernant la protection de cet habitat essentiel sur le territoire domaniale. La protection de l'habitat essentiel sur le territoire non domaniale peut nécessiter l'établissement de mesures réglementaires. L'impact socioéconomique de chaque mesure réglementaire serait évalué si cette protection supplémentaire devenait nécessaire.

Analyse distributionnelle

La présente analyse indique les bénéfices et les coûts pour l'ensemble de la société canadienne. Cependant, les effets directs du projet de décret ne sont pas répartis uniformément à l'échelle de la société canadienne. Les Premières Nations vivant dans les réserves sont touchées de façon disproportionnée par le projet de décret, compte tenu du niveau élevé d'activité agricole observé dans les réserves comparativement à d'autres propriétés fédérales.

Le tableau 6 indique la répartition des effets entre les producteurs agricoles touchés dans les réserves des Premières Nations et dans d'autres propriétés fédérales.

Tableau 6 : Ventilation des coûts du projet de décret

Type de coût	Coûts pour les Premières nations dans les réserves (limite inférieure)	Coûts pour les Premières nations dans les réserves (limite supérieure)	Coûts pour les gestionnaires de terres de ministères fédéraux (limite inférieure)	Coûts pour les gestionnaires de terres de ministères fédéraux (limite supérieure)
Pertes de profits liées aux activités agricoles peu susceptibles d'être autorisées par un permis avec les mesures de conformité	800 000 \$	2 500 000 \$	100 000 \$	200 000 \$
Demandes de permis pour des activités agricoles	270 000 \$	1 600 000 \$	80 000 \$	140 000 \$
Demandes de permis pour des activités non agricoles	20 000 \$	100 000 \$	20 000 \$	90 000 \$
Coûts totaux	1 090 000 \$	4 200 000 \$	200 000 \$	430 000 \$

Benefits and costs summary

The proposed Order is expected to trigger protections and coordinated actions to support recovery of the listed species, thereby contributing to the benefits that they provide to Canadian society. Species conservation is associated with socio-economic and cultural values, pollination, existence, and option values. Although it is not possible to quantify the incremental benefits related to this proposal, it is expected that these benefits would outweigh the total costs of the proposed Order. Costs to government, industry, and research applicants from permit applications, and reviewing and issuing permits are estimated to be between \$1 million and \$4.6 million. In addition to permit-related expenses, the proposed Order could impose incremental costs on Indigenous peoples and stakeholders between \$0.9 million and \$2.5 million over 10 years, due to potential decreases in agriculture-related profits due to general prohibitions. Administrative costs to government from the development of recovery strategies, action plans, and a management plan, as well as from permit application processing and compliance promotion, are estimated to be \$0.35 million to \$0.44 million. The total cost of the proposed Order is estimated to be \$2.2 million to \$7.7 million over 10 years. Additional enforcement costs are anticipated in the future but are unknown at this time.

Résumé des avantages et des coûts

Le projet de décret devrait déclencher des mesures de protection et des actions coordonnées pour appuyer le rétablissement des espèces inscrites, ce qui contribuerait ainsi aux avantages qu'elles offrent à la société canadienne. La conservation des espèces est associée aux valeurs socio-économiques et culturelles, à la pollinisation, à l'existence, et aux valeurs d'option. Bien qu'il soit impossible de quantifier les avantages différentiels relatifs au présent projet de décret, on s'attend à ce que ces avantages l'emportent sur les coûts totaux du projet de décret. Les coûts pour le gouvernement, l'industrie et les demandeurs provenant du milieu de la recherche découlant des demandes de permis, ainsi que de l'examen et de la délivrance des permis sont estimés à entre 1 et 4,6 millions de dollars. Outre les dépenses liées aux permis, le projet de décret pourrait imposer des coûts supplémentaires aux peuples autochtones et aux intervenants entre 0,9 et 2,5 millions de dollars sur 10 ans en raison de la diminution possible des profits liés à l'agriculture causée par des interdictions générales. Pour le gouvernement, on estime que les coûts administratifs pour l'élaboration de programmes de rétablissement, de plans d'action et d'un plan de gestion, de même que l'examen des demandes de permis et la promotion de la conformité, se chiffrent à entre 0,35 à 0,44 million de dollars. Le coût total du projet de décret serait d'approximativement 2,2 à 7,7 millions de dollars sur 10 ans. Des coûts supplémentaires liés à l'application sont prévus à l'avenir, mais sont inconnus en ce moment.

Cost-benefit statement

Number of years: 10 (2023–2032)
 Base year for costing: 2021
 Present value base year: 2022
 Discount rate: 3%

Énoncé des coûts et avantages

Nombre d'années : 10 (2023–2032)
 Année de référence pour l'établissement des coûts : 2021
 Année de référence pour la valeur actualisée : 2022
 Taux d'actualisation : 3 %

Table 7: Monetized costs (millions of Canadian dollars)

Impacted stakeholder	Description of cost	Total (present value)	Annualized value
Government	Reviewing and issuing permits	\$0.52–\$2.6	\$0.06–\$0.3
Government	Administrative costs (compliance promotion, recovery strategy, management plan development, etc.)	\$0.35–\$0.44	\$0.04–\$0.05
All stakeholders and First Nations	Applying for permits	\$0.4–\$2.0	\$0.05–\$0.23
All stakeholders and First Nations	Reduced agricultural yields	\$0.9–\$2.7	\$0.11–\$0.29
All stakeholders, government, and First Nations	Total costs	\$2.2–\$7.7	\$0.26–\$0.90

Tableau 7 : Coûts monétarisés (en millions de dollars canadiens)

Intervenant touché	Description des coûts	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Gouvernement	Examen et délivrance des permis	0,52 \$-2,6 \$	0,06 \$-0,3 \$
Gouvernement	Coûts administratifs (promotion de la conformité, stratégie de rétablissement, élaboration d'un plan de gestion, etc.)	0,35 \$-0,44 \$	0,04 \$-0,05 \$
Tous les intervenants et les Premières Nations	Demander des permis	0,4 \$-2,0 \$	0,05 \$-0,23 \$
Tous les intervenants et les Premières Nations	Rendements agricoles réduits	0,9 \$-2,7 \$	0,11 \$-0,29 \$
Tous les intervenants, gouvernement et les Premières Nations	Coûts totaux	2,2 \$-7,7 \$	0,26 \$-0,90 \$

Non-quantified impacts

Negative impacts

- Costs to government from enforcement of permits and compliance

Small business lens

The proposed Order is likely to have a disproportionate impact on small businesses, given that all farms in the proposed Order are considered small businesses based upon the average number of employees per farm.⁴⁵ Given the nature of the proposed amendments, no flexible option was considered.

In the high cost permitting scenario, the majority of permit applications (85%) are expected from commercial agricultural activity. Under this scenario, up to 670 farms

Impacts non quantifiés

Impacts négatifs

- Coûts pour le gouvernement de l'application des permis et de la conformité

Lentille des petites entreprises

Le projet de décret aurait vraisemblablement une incidence disproportionnée sur les petites entreprises, puisque toutes les exploitations agricoles visées sont considérées comme de petites entreprises d'après le nombre moyen d'employés par exploitation agricole⁴⁵. Compte tenu de la nature des modifications proposées, aucune option flexible n'a été envisagée.

Selon le scénario de délivrance de permis de coût élevé, la plupart des demandes de permis (85 %) devraient provenir de l'activité agricole commerciale. Dans un tel

⁴⁵ Statistics Canada.

⁴⁵ Statistique Canada

may accrue administrative costs of up to approximately \$1.8 million (total present value), or \$0.2 million in annualized value. Under the low-cost permitting scenario, it is expected that First Nations bands and departments would apply on behalf of the small businesses residing on their properties that may contravene the general prohibitions. In the low-cost permitting scenario, the administrative costs to the small businesses would be zero. The one-time cost of a permit application is approximately 1.5% of the average annual farm revenue.

All potential losses in profits related to non-compliant, non-permittable agriculture activity would be realized by small businesses. Approximately 2% of permits are expected to be denied, or approximately 14 farms if all farms that are denied a permit are an average-sized farm for their respective crop and province. For these farms, it is assumed that there may be a 16% to 49% decrease in expected yield, and therefore a 16% to 49% decrease in revenues and profits. Expected compliance costs for these farms are approximately \$1 million to \$3 million (total present value), or \$0.12 million to \$0.35 million in annualized value. This may not be representative of the expected compliance costs, due to various considerations around costs related to agricultural activity on federal land, as discussed in the “Costs” section of the regulatory analysis.

Since the proposed Order only addresses the status of the species and not the conservation measures, a flexible option was not possible.

Small business lens summary

Number of small businesses with administrative costs: 670

Number of small businesses with compliance costs: 14

Number of years: 10 (2023–2032)

Base year for costing: 2022

Present value base year: 2023

Discount rate: 3%

Table 8.1: Compliance costs

Activity	Annualized value	Present value
Profit losses to small businesses (Agriculture)	\$0.1–\$0.31 million	\$0.9–\$2.7 million
Total compliance cost	\$0.12–\$0.35 million	\$0.9–\$2.7 million

scénario, jusqu'à 670 exploitations agricoles pourraient connaître une hausse des coûts administratifs allant jusqu'à environ 1,8 million de dollars (valeur totale actuelle), ou 0,2 million de dollars en valeur annualisée. Selon le scénario de délivrance de permis de coût faible, on s'attend à ce que les bandes des Premières Nations et les ministères fassent les demandes au nom des petites entreprises situées sur leurs propriétés qui pourraient contrevenir aux interdictions générales. Dans ce scénario, les petites entreprises ne subiront pas de coûts administratifs. Le coût ponctuel de la demande de permis représente approximativement 1,5 % du revenu annuel moyen de l'exploitation agricole.

Toutes les pertes potentielles de profits relatives à une activité agricole non conforme et pour lequel un permis ne peut être délivré seraient éprouvées par des petites entreprises. On s'attend à ce qu'environ 2 % des demandes de permis soient refusées, pour un total d'environ 14 exploitations agricoles si toutes les exploitations qui se sont vu refuser un permis sont de taille moyenne selon leur culture et leur province respectives. Ces exploitations agricoles pourraient connaître une diminution de 16 % à 49 % du rendement prévu, et donc de 16 à 49 % des revenus et des profits. Les coûts anticipés pour la conformité de ces exploitations agricoles sont d'environ 1 à 3 millions de dollars (valeur totale actuelle), ou de 0,12 à 0,35 million de dollars en valeur annualisée. Cela peut ne pas être représentatif des coûts de conformité prévus, en raison de diverses considérations concernant les coûts liés à l'activité agricole sur le territoire domanial, comme indiqué dans la section « Coûts » de l'analyse réglementaire.

Étant donné que le projet de décret ne traite que du statut de l'espèce et non des mesures de conservation, une option flexible n'était pas possible.

Résumé de la lentille des petites entreprises

Nombre de petites entreprises qui subiront des coûts administratifs : 670

Nombre de petites entreprises qui subiront des coûts liés à la conformité : 14

Nombre d'années : 10 (2023-2032)

Année de référence pour l'établissement des coûts : 2022

Année de référence de la valeur actuelle : 2023

Taux d'actualisation : 3 %

Tableau 8.1 : Coûts liés à la conformité

Activité	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Pertes de profit pour les petites entreprises (agriculture)	0,1-0,31 million de dollars	0,9-2,7 millions de dollars
Coûts totaux liés à la conformité	0,12-0,35 million de dollars	0,9-2,7 millions de dollars

Table 8.2: Administrative costs

Activity	Annualized value	Present value
Permit applications by small businesses	\$0–\$0.2 million	\$0–\$1.8 million
Total administrative cost	\$0–\$0.21 million	\$0–\$1.8 million
Administrative cost per impacted small business	\$0–\$260	\$0–\$2,600

Table 8.3: Total compliance and administrative costs

Totals	Annualized value	Present value
Total cost (all impacted small businesses)	\$0.1–\$0.48 million	\$1–\$4.8 million

One-for-one rule

Although the number of permit applications that will be triggered as a result of the proposed Order is uncertain, preparing the permit application will represent an administrative cost to the applicants. Therefore, the proposed Order is considered to be an “IN” under the Government of Canada’s “One-for-one” rule.

Based on the available data and information on past permit applications, it is assumed that approximately 716 permits could be requested by industry and a further 87 applications could be received from scientists/researchers in the 10 years following listing.

The permit applications could give rise to one-time administrative costs that are estimated to be \$73,289 on an annualized basis (2012 Canadian dollars, discounted at 7% to a base year of 2012) on the part of all applicants, or \$102 in annualized administrative costs per applicant (2012 Canadian dollars, discounted at 7% to a base year of 2012). These estimates are based upon the experience of SARA permit administrators and data on previously requested permits.

A new permit application is estimated to take approximately 27 hours of the applicant’s time, for activities such as familiarization with the application requirements, information collection/retrieval and application completion and submission. For properties that already require a permit under another Act of Parliament for an activity to take place (e.g. national parks, national wildlife areas,

Tableau 8.2 : Coûts administratifs

Activité	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Demandes de permis par les petites entreprises	0-0,2 million de dollars	0-1,8 million de dollars
Coûts totaux administratifs	0-0,21 million de dollars	0-1,8 million de dollars
Coûts administratifs par petite entreprise touchée	0-260 \$	0-2 600 \$

Tableau 8.3 : Total des coûts administratifs et de conformité

Totaux	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Coût totaux (toutes les petites entreprises touchées)	0,1-0,48 million de dollars	1-4,8 millions de dollars

Règle du « un pour un »

Bien que le nombre de demandes de permis déposées en raison du projet de décret est incertain, la préparation d’une demande de permis représentera un coût administratif pour les demandeurs. Par conséquent, le projet de décret est considéré comme un « AJOUT » selon la règle du « un pour un » du gouvernement du Canada.

D’après les données et l’information disponibles au sujet des demandes de permis antérieures, on estime que 716 permis pourraient être demandés par l’industrie et 87 autres demandes pourraient l’être par des scientifiques/chercheurs au cours des 10 années suivant l’inscription.

Les demandes de permis pourraient entraîner des coûts administratifs ponctuels estimés à 73 289 \$ calculés sur une année (dollars canadiens de 2012, actualisés à 7 % en fonction de l’année de référence de 2012) pour tous les demandeurs, ou 102 \$ en coûts administratifs annualisés par demandeur (dollars canadiens de 2012, actualisés à 7 % en fonction de l’année de référence de 2012). Ces estimations sont fondées sur l’expérience des administrateurs de permis de la LEP et sur les données relatives aux demandes de permis antérieures.

Une nouvelle demande de permis devrait nécessiter environ 27 heures du temps du demandeur, pour des activités telles que se familiariser avec les exigences de la demande, recueillir et extraire les données et remplir et soumettre la demande. Dans le cas des propriétés qui nécessitent déjà un permis au titre d’une autre loi fédérale pour la réalisation d’une activité (par exemple un parc national, une

migratory bird sanctuaries), the additional work required to make the permit SARA-compliant would require an estimated 7 hours, at an estimated cost of \$354 per permit application.

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 in 1996 of the Accord for the Protection of Species at Risk.

Currently, two provinces have specific legislation in place to support the protection of the Monarch. It is classified as a species of special concern under the Ontario *Endangered Species Act, 2007* and the New Brunswick *Species at Risk Act*. The Western Bumble Bee subspecies are not listed under any provincial or territorial legislation.

Strategic environmental assessment

A strategic environmental assessment concluded that the proposed Order would result in important positive environmental effects. Specifically, it demonstrated that the protection of wildlife species at risk contributes to national biodiversity and protects ecosystem productivity, health and resiliency.

The proposed Order would help Canada meet its commitments under the Convention on Biological Diversity. Specifically, the proposed Order would support the recently adopted Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework⁴⁶ and the overarching global goal regarding the “sustainable use and management of biodiversity to ensure that nature’s contributions to people are valued, maintained, and enhanced.” Given the interdependency of species, a loss of biodiversity can lead to decreases in ecosystem functions and services. These services are important to the health of Canadians and have important ties to Canada’s economy. Small changes within an ecosystem resulting in the loss of individuals and species can therefore have adverse, irreversible and broad-ranging effects.

The proposed amendments to Schedule 1 of SARA would also support the 2022–2026 Federal Sustainable Development Strategy (FSDS)⁴⁷ goal to “[p]rotect and recover

réserve nationale de faune, un refuge d’oiseaux migrants), le travail supplémentaire nécessaire pour rendre le permis conforme à la LEP serait d’environ 7 heures, pour un coût estimé de 354 \$ par demande de permis.

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.

Actuellement, deux provinces ont mis en place une législation spécifique pour soutenir la protection du monarque. Il est classé comme espèce préoccupante en vertu de la *Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition* de l’Ontario et de la *Loi sur les espèces en péril* du Nouveau-Brunswick. Les sous-espèces de bourdon de l’Ouest ne figurent sur la liste d’aucune loi provinciale ou territoriale.

Évaluation environnementale stratégique

Une évaluation environnementale stratégique a permis de conclure que le projet de décret entraînerait des effets positifs importants sur l’environnement. Plus précisément, elle a démontré que la protection des espèces sauvages en péril contribue à la biodiversité nationale et protège la productivité, la santé et la résilience de l’écosystème.

Le projet de décret aiderait le Canada à respecter ses engagements pris aux termes de la Convention sur la diversité biologique. Plus précisément, le projet de décret soutiendrait le Cadre mondial de la biodiversité de Kunming-Montréal⁴⁶ récemment adopté et l’objectif global concernant « la biodiversité est utilisée et gérée de manière durable et les contributions de la nature aux populations, sont valorisées, maintenues et renforcées ». Étant donné l’interdépendance des espèces, une perte de biodiversité peut entraîner une réduction des fonctions et des services écosystémiques. Ces services sont primordiaux pour la santé des Canadiens et ont des liens importants avec l’économie canadienne. De petits changements au sein d’un écosystème entraînant la perte d’individus et d’espèces peuvent donc avoir des effets négatifs, irréversibles et de grande portée.

Les modifications proposées à l’annexe 1 de la LEP appuieraient également l’objectif de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD)⁴⁷ 2022-2026 de

⁴⁶ COP15: Final text of Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework | Convention on Biological Diversity

⁴⁷ Federal Sustainable Development Strategy

⁴⁶ COP15: Final text of Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework | Convention on Biological Diversity (AN)

⁴⁷ Stratégie fédérale de développement durable

species, conserve Canadian biodiversity,” and target that “[b]y 2026, increase the percentage of species at risk listed under federal law that exhibit population trends that are consistent with recovery strategies and management plans to 60%, from a baseline of 42% in 2019” by helping ensure that species are provided appropriate protection. The amendments would also indirectly contribute to the FSDS goal to “[t]ake action on climate change and its impacts” by supporting the conservation of biodiversity because many ecosystems play a key role in mitigating climate change impacts. These actions would also support the United Nations’ 2030 Agenda for Sustainable Development Goals⁴⁸ concerning Life on Land (goal 15) and Climate Action (goal 13).

Gender-based analysis plus

A gender-based analysis plus (GBA+) analysis was performed for this proposal, examining whether characteristics such as sex, gender, age, race, sexual orientation, income, education, employment status, language, visible minority status, disability or religion could influence how a person is impacted by the proposed Order. The analysis found that, in general, Canadians benefit positively from the protection of species at risk and from maintaining biodiversity. The Western Bumble Bee subspecies that are included in the proposed listing Order and that occur on First Nation reserves have important cultural, ceremonial and socio-economic significance for Indigenous peoples.

The region of residence was identified as the main factor determining how a person would be impacted by the proposal. The listing of new species to Schedule 1 of SARA or their reclassification as endangered or threatened (from special concern) triggers the application of the general prohibitions to kill, capture or harm the protected species. Whenever these general prohibitions are implemented, they may disproportionately impact Indigenous peoples because they only apply on federal lands, of which First Nation reserves are a part. Therefore, individuals residing on First Nation reserves are the main subgroup that could be negatively affected by the listing of species under Schedule 1 of SARA.

The sector in which a person is employed and Indigenous status were also factors identified in determining how a person would be impacted by the proposal. The Monarch relies on milkweed, which is often found and removed

« protéger et rétablir les espèces, conserver la biodiversité canadienne », que « d’ici 2026, augmenter le pourcentage d’espèces en péril inscrites à la loi fédérale dont les tendances démographiques sont conformes aux programmes de rétablissement et aux plans de gestion, le faisant passer de la valeur de référence de 42 % en 2019 à 60 % » en aidant à garantir que les espèces bénéficient d’une protection appropriée. Les modifications contribueraient aussi à l’objectif de la SFDD de « Prendre des mesures relatives aux changements climatiques et leurs impacts » en soutenant la conservation de la biodiversité, car de nombreux écosystèmes jouent un rôle clé dans l’atténuation des répercussions des changements climatiques. En outre, ces mesures appuieraient les Objectifs de développement durable du Programme de développement durable à l’horizon 2030⁴⁸ « Vie terrestre » (objectif 15) et « Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques » (objectif 13).

Analyse comparative entre les sexes plus

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a été effectuée pour cette proposition 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 visuelle, le handicap ou la religion pourraient influencer la façon dont une personne est touchée par le projet de décret. L’analyse a révélé qu’en général, les Canadiens bénéficient de la protection des espèces en péril et du maintien de la biodiversité. Les bourdons de l’Ouest inclus dans le projet de décret qui se trouvent sur les réserves des Premières Nations ont une importance culturelle, cérémonielle et socio-économique importante pour les peuples autochtones.

La région de résidence a été établie comme le principal facteur déterminant la façon dont une personne serait touchée par la proposition. L’inscription de nouvelles espèces à l’annexe 1 de la LEP ou leur reclassification depuis la catégorie « espèce préoccupante » jusqu’à la catégorie « espèce en voie de disparition » ou « espèce menacée » déclenche l’application des interdictions générales relatives au fait de tuer un individu d’une espèce protégée, de le capturer ou de lui nuire. Ces interdictions générales peuvent avoir une incidence disproportionnée sur les peuples autochtones parce qu’elles ne s’appliquent qu’au territoire domanial, dont les réserves des Premières Nations font partie. Par conséquent, les personnes résidant dans les réserves autochtones constituent le principal sous-groupe qui pourrait être touché négativement par l’inscription d’espèces à l’annexe 1 de la LEP.

Le secteur dans lequel une personne est employée et le statut d’Autochtone ont également été établis comme des facteurs déterminant la façon dont une personne serait touchée par la proposition. Le monarque dépend de

⁴⁸ Sustainable Development Goals

⁴⁸ Objectifs de développement durable

from agricultural lands, and all species included in the proposal are threatened by pesticides and herbicides, which are commonly used in the agriculture industry. A possible decrease in crop yield is possible for fields that do not use this herbicide. Therefore, some potential impacts to Indigenous peoples and those working within the agricultural and landscaping industries are expected. In addition, it would be an offence to damage or destroy the residence of one or more individuals of the species on federal lands. This may disproportionately impact Indigenous peoples and businesses that are engaged in the removal of milkweed and/or the use of glyphosate or other herbicides for agricultural practices on federal land. According to the 2012 North American Industry Classification System results from the 2016 Canadian Census, approximately 70% of people working in “agriculture, forestry, fishing, and hunting” are men. Given that the ratio of agriculture on First Nation reserves versus departmental land is 92%, First Nation farms, the majority of which are associated with large canola and wheat farms in Saskatchewan and Alberta, will be disproportionately affected by this Order. The impacts to the agricultural sector could therefore disproportionately affect men and Indigenous peoples within the species’ ranges.

The Department performed consultations to ensure all potentially affected parties had the opportunity to provide input into the listing proposal. It was understood by the Department that the information that forms the basis of the consultations is complex, and is therefore not easily accessible to persons with low literacy skills or without a science background. Language may also be a barrier to meaningful participation in consultations for Indigenous peoples. To address these challenges, the Department offered to provide teleconferences or face-to-face meetings to explain the proposal and discuss its potential impacts to the communities that requested more support.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The proposed Order would come into force on the day on which it is registered.

Following the listing, the Department and the Parks Canada Agency would implement a compliance promotion plan. Compliance promotion initiatives are proactive measures that encourage voluntary compliance with the law through education and outreach activities and raise

l’asclépiade, qui est souvent trouvé et éliminé des terres agricoles. De plus, toutes les espèces visées par la présente proposition sont menacées par des pesticides et des herbicides, couramment utilisés dans l’industrie agricole. Une réduction du rendement des cultures est possible pour les champs sur lesquels on n’épand pas d’herbicide. Par conséquent, certaines répercussions possibles sont prévues sur les peuples autochtones et les travailleurs des industries de l’agriculture et du paysagement. En outre, il serait interdit d’endommager ou de détruire la résidence d’un ou de plusieurs individus des espèces visées sur le territoire domanial. Cela pourrait toucher de manière disproportionnée les peuples autochtones et les entreprises chargées d’éliminer l’asclépiade et/ou d’utiliser le glyphosate ou d’autres herbicides aux fins de pratiques agricoles sur le territoire domanial. Selon les résultats du Système de classification des industries de l’Amérique du Nord de 2012 du Recensement canadien de 2016, environ 70 % des personnes dans le domaine « agriculture, foresterie, pêche et chasse » sont des hommes. Étant donné que le ratio de terres agricoles se situant dans les réserves autochtones par rapport au territoire domanial est de 92 %, les exploitations agricoles des Premières Nations, dont la plupart sont associées à de grandes exploitations cultivant le canola et le blé en Saskatchewan et en Alberta, seraient touchées de façon disproportionnée par le présent décret. Les répercussions sur le secteur agricole pourraient toucher de façon disproportionnée les hommes et les peuples autochtones dans l’aire de répartition des espèces.

Le Ministère a mené des consultations pour veiller à ce que toutes les parties susceptibles d’être touchées aient l’occasion de contribuer à la proposition d’inscription. Le Ministère a compris que l’information à la base des consultations est complexe et qu’elle n’est donc pas facilement accessible aux personnes ayant un faible niveau d’alphabétisation ou n’ayant pas de formation scientifique. La langue peut également constituer un obstacle à une participation constructive des peuples autochtones aux consultations. Pour relever ces défis, le Ministère a offert d’organiser des téléconférences ou des réunions en personne pour expliquer la proposition aux communautés qui ont demandé plus de soutien et discuter de ses répercussions possibles.

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

Mise en œuvre

Le projet de décret entrerait en vigueur le jour de son enregistrement.

À la suite de l’inscription, le Ministère et l’Agence Parcs Canada mettront en œuvre un plan de promotion de la conformité. Les initiatives de promotion de la conformité sont des mesures proactives qui encouragent la conformité volontaire à la loi au moyen d’activités d’information

awareness and understanding of the prohibitions. Compliance promotion initiatives aim to

- increase awareness and understanding of the proposed Order;
- promote the adoption of behaviours that will contribute to the overall conservation and protection of wildlife at risk in Canada;
- increase compliance with the proposed Order; and
- enhance knowledge regarding species at risk.

These objectives may be accomplished, where applicable, through the dissemination of information products to Indigenous peoples and/or stakeholders explaining new prohibitions on federal lands with respect to the species included in this proposed Order.

These products would be posted on the SAR Public Registry. Mail-outs and presentations to targeted audiences may also be considered as appropriate.

Within the Parks Canada Agency network of protected heritage places, front-line staff are given the appropriate information regarding the species at risk found within their sites to inform visitors of prevention measures and engage them in the protection and conservation of species at risk.

Subsequent to listing, the preparation and implementation of recovery strategies, action plans or management plans may result in recommendations for further regulatory action for the protection of wildlife species. It may also draw on the provisions of other Acts of Parliament to provide required protection.

Compliance and enforcement

SARA provides for penalties for contraventions to the Act, including fines or imprisonment, seizure and forfeiture of things seized or the proceeds of its 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. Under the penalty provisions of SARA, a corporation found guilty of an offence punishable on summary conviction is liable to a fine of not more than \$300,000, a non-profit corporation is liable to a fine of not more than \$50,000, and any other person is liable to a fine of not more than \$50,000 or to imprisonment for a term of not more than one year, or to both. A corporation found guilty of an indictable offence is liable to a fine of not more than \$1,000,000, a non-profit corporation to a fine of not

et de relations avec les collectivités, renforcent la sensibilisation et améliorent la compréhension des interdictions. Les initiatives de promotion de la conformité visent à :

- faire mieux connaître et comprendre le projet de décret;
- favoriser l'adoption de comportements qui contribueront à la conservation et à la protection des espèces sauvages en péril au Canada;
- accroître la conformité au projet de décret;
- améliorer les connaissances sur les espèces en péril.

Ces objectifs pourraient être atteints, là où cela est nécessaire, grâce à la diffusion de produits d'information à l'intention des peuples autochtones ou des intervenants expliquant les nouvelles interdictions concernant les espèces visées par le projet de décret qui s'appliqueraient sur le territoire domaniale.

Ces ressources seraient publiées dans le Registre public des espèces en péril. Des envois postaux et des présentations destinés aux publics cibles pourraient aussi être envisagés.

Au sein du réseau de sites patrimoniaux protégés par l'Agence Parcs Canada, le personnel de première ligne reçoit l'information appropriée concernant les espèces en péril qui se trouvent sur leurs sites afin qu'il puisse informer les visiteurs des mesures de prévention et les faire participer à la protection et à la conservation des espèces en péril.

Après l'inscription des espèces concernées, la préparation et la mise en œuvre de programmes de rétablissement, de plans d'action ou de plans de gestion peuvent mener à des recommandations de mesures de réglementation supplémentaires pour la protection des espèces sauvages. Ces recommandations peuvent aussi s'inspirer des dispositions d'autres lois du Parlement pour assurer la protection requise.

Conformité et application

La LEP prévoit des sanctions pour toute infraction à la Loi, y compris des amendes ou l'emprisonnement, la saisie et la confiscation des articles saisis ou du produit de leur aliénation. Dans certaines conditions, un accord sur des mesures de rechange peut être conclu avec la personne accusée d'une infraction. La LEP prévoit également des inspections et des opérations de recherche et de saisie par les agents de l'autorité désignés pour en contrôler l'application. En vertu des dispositions relatives aux peines de la LEP, une personne morale qui est reconnue coupable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire est passible d'une amende maximale de 300 000 \$, une personne morale sans but lucratif est passible d'une amende maximale de 50 000 \$, et toute autre personne est passible d'une amende maximale de 50 000 \$ et d'un emprisonnement maximal d'un an, ou des deux peines. Une personne

more than \$250,000, and any other person to a fine of not more than \$250,000 or to imprisonment for a term of not more than five years, or to both.

Service standards

SARA allows individuals to apply to the competent minister for a permit to engage in an activity affecting a listed wildlife species, its critical habitat or the residences of its individuals. Upon notifying an applicant that their application for a section permit is received, the Minister has 90 days to either issue or refuse to issue the permit.⁴⁹ The 90-day timeline may not apply in certain circumstances.

The *Permits Authorizing an Activity Affecting Listed Wildlife Species Regulations* contribute to consistency, predictability and transparency in the SARA permitting process by providing applicants with clear and measurable service standards for the permit application process. The Department of the Environment measures its service performance annually, and performance information is posted on the [Department website](#)⁵⁰ no later than June 1st for the preceding fiscal year.

Contact

Paula Brand
Director
Species at Risk Act Policy
Canadian Wildlife Service
Environment and Climate Change Canada
351 Saint-Joseph Boulevard, 15th Floor
Gatineau, Quebec
J8Y 3Z5
Telephone: 1-800-668-6767
Email: LEPreglementations-SARAregrulations@ec.gc.ca

ANNEX 1 — Description of species proposed to be added to, reclassified in or removed from Schedule 1 of the *Species at Risk Act*

New additions

Two populations of Western Bumble Bee are proposed for addition to Schedule 1 of SARA. Both populations are genetically, morphologically and spatially distinct from each other. As a result, they were divided into two different designatable units.

The Western Bumble Bee *mckayi* subspecies (*Bombus occidentalis mckayi*) occurs from central-northern

morale qui est reconnue coupable sur déclaration de culpabilité par mise en accusation est passible d'une amende maximale de 1 000 000 \$, une personne morale sans but lucratif est passible d'une amende maximale de 250 000 \$, et toute autre personne est passible d'une amende maximale de 250 000 \$ dollars ou d'un emprisonnement maximal de cinq ans, ou des deux peines.

Normes de service

La LEP permet à une personne de demander au ministre compétent un permis l'autorisant à exercer une activité touchant une espèce sauvage inscrite, son habitat essentiel ou la résidence de ses individus. Une fois que le demandeur est avisé de la réception de sa demande de permis, le ministre dispose de 90 jours pour délivrer le permis ou refuser de le faire⁴⁹. Le délai de 90 jours peut ne pas s'appliquer dans certaines circonstances.

Le *Règlement sur les permis autorisant une activité touchant une espèce sauvage inscrite* contribue à la cohérence, à la prévisibilité et à la transparence du processus de délivrance des permis en vertu de la LEP en fournissant aux demandeurs des normes de service claires et mesurables. Le ministère de l'Environnement mesure le rendement de ses services chaque année, et l'information sur le rendement est diffusée sur le [site Web du Ministère](#)⁵⁰ au plus tard le 1^{er} juin pour l'exercice précédent.

Personne-ressource

Paula Brand
Directrice
Politiques sur la Loi sur les espèces en péril
Service canadien de la faune
Environnement et Changement climatique Canada
351, boulevard Saint-Joseph, 15^e étage
Gatineau (Québec)
J8Y 3Z5
Téléphone : 1-800-668-6767
Courriel : LEPreglementations-SARAregrulations@ec.gc.ca

ANNEXE 1 — Description des espèces qu'il est proposé d'ajouter ou de reclassifier à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*, ou de retirer de celle-ci

Ajouts

L'ajout de deux populations de bourdons de l'Ouest à l'annexe 1 de la LEP est proposé. Les deux populations se distinguent génétiquement, morphologiquement et spatialement l'une de l'autre. C'est pourquoi elles ont été divisées en deux différentes unités désignables.

L'aire de répartition du bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *mckayi* (*Bombus occidentalis mckayi*) s'étale du

⁴⁹ Section 3 of the *Permits Authorizing an Activity Affecting Listed Wildlife Species Regulations*, SOR/2013-140.

⁵⁰ Department of the Environment [service performance](#).

⁴⁹ Article 3 du *Règlement sur les permis autorisant une activité touchant une espèce sauvage inscrite*, DORS/2013-140

⁵⁰ [Rendement des services](#) du ministère de l'Environnement.

British Columbia through southern Yukon and western Northwest Territories. The species prefers nests underground in burrows or hollows in decaying wood. This subspecies is proposed to be added to Schedule 1 as a species of special concern based on the serious and apparent northward-moving decline of the *occidentalis* subspecies in the south and the uncertainties in the causes of this decline, which could also be affecting the *mckayi* subspecies.

The Western Bumble Bee *occidentalis* subspecies (*Bombus occidentalis occidentalis*) occurs in British Columbia, south of the 55–57° N, in Southern Alberta and in Southern Saskatchewan. It prefers mixed woodlands, farmlands, urban areas, montane meadows, and prairie grasslands. This subspecies is proposed to be added to Schedule 1 as threatened because it has experienced a significant (>30%) decline from sites where it was once abundant, and it has the highest parasite loads of any bumble bee in North America.

Both designatable units are threatened by pesticide use, habitat change, and disease transmission from exotic bumble bee species. Additionally, the *occidentalis* subspecies is threatened by intensive residential and commercial development in the lower mainland, lower Fraser Valley and greater Victoria area in British Columbia, as well as in Calgary and its surrounding area in Alberta. Agriculture intensification is also a threat that is specific to the *occidentalis* subspecies.

Reclassification

The Monarch (*Danaus plexippus*) is a large migratory butterfly. The Canadian range of occurrence includes portions of nine provinces from British Columbia to Nova Scotia. Eastern Monarchs (Monarchs in the group east of the Rocky Mountains) breed from Alberta to eastern Nova Scotia and migrate south to overwinter in the mountains of Central Mexico. Western Monarchs (Monarchs in the group west of the Rocky Mountains) breed in southern British Columbia and migrate south to overwinter in coastal California. Milkweed species are the host plants of the Monarch, which depends solely on milkweed plants for reproduction. The egg, caterpillar, or chrysalis can be found on this plant when Monarchs are present in Canada (for most of Canada, this is from June to October). Occupied milkweed is likely to be considered a residence when Monarchs are present. Whether or not it is considered a residence, the destruction of occupied milkweed would kill or harm individuals, whether they are eggs, caterpillars, or chrysalises; thus the activity would require a SARA permit. No permit will be required for removing milkweed outside of the Monarch's breeding period (which, for most of Canada, is outside the months of June to October). The plant is a perennial that dies back with frost. There would

centre-nord de la Colombie-Britannique jusque dans le sud du Yukon et l'ouest des Territoires du Nord-Ouest. L'espèce préfère les nids souterrains, dans des terriers abandonnés ou des cavités de bois en décomposition. On propose d'ajouter cette sous-espèce à l'annexe 1 à titre d'espèce préoccupante en raison du déclin grave et apparent, se déplaçant vers le nord, de la sous-espèce *occidentalis* dans le sud et des incertitudes entourant les causes de ce déclin, qui pourraient également toucher la sous-espèce *mckayi*.

Le bourdon de l'Ouest de la sous-espèce *occidentalis* (*Bombus occidentalis occidentalis*) se trouve en Colombie-Britannique, au sud de 55 à 57° N., ainsi que dans le sud de l'Alberta et de la Saskatchewan. Il préfère les boisés mixtes, les terres agricoles, les zones urbaines, les prairies montagnardes et les prairies. On propose d'ajouter cette sous-espèce à l'annexe 1 à titre d'espèce menacée, car elle connaît un déclin important (de plus de 30 %) dans les sites où elle a déjà été abondante, et elle présente l'une des charges les plus élevées de parasites parmi les espèces de bourdons de l'Amérique du Nord.

Les deux unités désignables sont menacées par l'utilisation de pesticides, le changement d'habitat et la transmission de maladies par des espèces de bourdons exotiques. De plus, la sous-espèce *occidentalis* est menacée par le développement résidentiel et commercial intensif dans les basses terres continentales, la vallée du bas Fraser et la région du Grand Victoria, en Colombie-Britannique, ainsi qu'à Calgary et dans ses environs, en Alberta. L'intensification de l'agriculture constitue également une menace qui pèse précisément sur la sous-espèce *occidentalis*.

Reclassification

Le monarque (*Danaus plexippus*) est un papillon migrateur de grande taille. L'aire de répartition canadienne englobe des parties de neuf provinces, de la Colombie-Britannique à la Nouvelle-Écosse. Le monarque de l'Est (le monarque du groupe à l'est des Rocheuses) se reproduit de l'Alberta jusqu'à l'est de la Nouvelle-Écosse et migre vers le sud afin d'hiverner dans les montagnes du centre du Mexique. Le monarque de l'Ouest (le monarque du groupe à l'ouest des Rocheuses) se reproduit dans le sud de la Colombie-Britannique et migre vers le sud afin d'hiverner sur la côte de la Californie. Les espèces d'asclépiade sont les plantes hôtes du monarque, qui dépend uniquement des plantes d'asclépiade pour se reproduire. Des œufs, des chenilles ou des chrysalides peuvent se trouver sur cette plante lorsque le monarque se trouve au Canada (soit de juin à octobre, pour la majeure partie du Canada). Une plante d'asclépiade occupée est susceptible d'être considérée comme étant une résidence lorsque les monarques sont présents. Qu'elle soit ou non considérée comme une résidence, la destruction d'asclépiades occupées tuerait ou blesserait des individus, qu'il s'agisse d'œufs, de chenilles ou de chrysalides; l'activité nécessiterait donc la délivrance d'un permis en vertu de la LEP.

be difficulty in identifying occupied plants in large land areas such as fields and meadows — this highlights the need for strong compliance promotion to mitigate the issues this may cause for land managers. Milkweed grows predominantly in open and periodically disturbed habitats such as roadsides, fields, wetlands, prairies, and open forests. The Monarch is threatened by the degradation of the overwintering habitat in Mexico, the increased use of herbicides affecting milkweed, a decline in nectar supplies throughout the migratory route and neonicotinoid pesticides. The species is proposed to be reclassified from species of special concern to endangered because it has declined by more than 50% over the past decade, as measured at overwintering sites (California and Mexico).

Aucun permis ne sera requis pour l'enlèvement d'asclépiades en dehors de la période de reproduction du monarque (ce qui correspond, pour la majeure partie du Canada, à la période se trouvant en dehors des mois de juin à octobre), car cette plante est vivace et meurt lors du gel. Il serait difficile de désigner les plantes occupées dans de vastes zones terrestres comme les champs et les prés, ce qui met en lumière la nécessité d'une bonne promotion de la conformité afin d'atténuer les problèmes que la désignation pourrait causer aux gestionnaires des terres. L'asclépiade croît principalement dans de l'habitat ouvert et périodiquement perturbé, comme les bordures de routes, les champs, les milieux humides, les prairies et les forêts ouvertes. Le monarque est menacé par la dégradation de son habitat d'hivernage au Mexique, l'utilisation accrue d'herbicides affectant l'asclépiade, le déclin de l'approvisionnement en nectar le long de son couloir migratoire et les pesticides de la catégorie des néonicotinoïdes. Il est proposé de reclassifier l'espèce pour la faire passer d'espèce préoccupante à espèce en voie de disparition, car elle a connu un déclin de plus de 50 % au cours de la dernière décennie, selon les évaluations faites aux sites d'hivernage (en Californie et au Mexique).

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act* under subsection 27(1) of the *Species at Risk Act*^a.

Interested persons may make representations concerning the proposed Order within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Paula Brand, Director, Species at Risk Act Policy, Canadian Wildlife Service, Department of the Environment, Gatineau, Quebec J8Y 3Z5 (tel.: 1-800-668-6767; email: LEPreglementations-SARAregrulations@ec.gc.ca).

Ottawa, April 20, 2023

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 27(1) de la *Loi sur les espèces en péril*^a, se propose de prendre le *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de décret dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Paula Brand, directrice, Politiques sur la Loi sur les espèces en péril, Service canadien de la faune, ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec), J8Y 3Z5 (tél. : 1-800-668-6767; courriel : LEPreglementations-SARAregrulations@ec.gc.ca).

Ottawa, le 20 avril 2023

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

^a S.C. 2002, c. 29

^a L.C. 2002, ch. 29

Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act

Amendments

1 Part 2 of Schedule 1 to the *Species at Risk Act*¹ is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “Arthropods”:

Monarch (*Danaus plexippus*)
Monarque

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

Bumble Bee *occidentalis* subspecies, Western (*Bombus occidentalis occidentalis*)
Bourdon de l’Ouest de la sous-espèce occidentalis

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

Bumble Bee *mckayi* subspecies, Western (*Bombus occidentalis mckayi*)
Bourdon de l’Ouest de la sous-espèce mckayi

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

Monarch (*Danaus plexippus*)
Monarque

Coming into Force

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

Décret modifiant l’annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril

Modifications

1 La partie 2 de l’annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*¹ est modifiée par adjonction, selon l’ordre alphabétique, sous l’intertitre « Arthropodes », de ce qui suit :

Monarque (*Danaus plexippus*)
Monarch

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

Bourdon de l’Ouest de la sous-espèce *occidentalis* (*Bombus occidentalis occidentalis*)
Bumble Bee occidentalis subspecies, Western

3 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 :

Bourdon de l’Ouest de la sous-espèce *mckayi* (*Bombus occidentalis mckayi*)
Bumble Bee mckayi subspecies, Western

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

Monarque (*Danaus plexippus*)
Monarch

Entrée en vigueur

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

¹ S.C. 2002, c. 29

¹ L.C. 2002, ch. 29

Regulations Amending the Small Vessel Regulations

Statutory authority

Canada Shipping Act, 2001

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Transport Canada's Pleasure Craft Electronic Licensing System (PCELS), a national database containing records of all pleasure craft licences¹ (PCLs), contains inaccurate and out-of-date information due to licensing requirements in the *Small Vessel Regulations* (SVR). Current licensing requirements allow for the existence of lifetime licences, the issuance of licences with long validity periods, long periods of time that pleasure craft² can be operated without an updated licence, and limited means for the Minister of Transport to cancel licences. Such allowances lead to unreliable information in the PCELS, hampering search and rescue agencies and enforcement partners that rely on this information when responding to emergencies, conducting investigations, and enforcing marine regulations. Furthermore, the scope of pleasure craft to which the SVR licensing provisions apply is narrow and does not capture certain wind-powered vessels above six metres in length, making it difficult to identify the operators of these vessels in emergencies. It is also difficult to identify the operators of these particular vessels to ensure they are complying with the regulatory requirements of marine and environmental programs.

¹ A pleasure craft licence is a document issued by Transport Canada that contains a unique licence number used to identify a vessel. This number allows police and search and rescue personnel to access important information in an emergency. It also supports accountability and compliance with safety and environmental regulations.

² "Pleasure craft" means a vessel that is used for pleasure and does not carry passengers, and includes a vessel of a prescribed class.

Règlement modifiant le Règlement sur les petits bâtiments

Fondement législatif

Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada

Ministère responsable

Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : Le Système électronique de délivrance des permis d'embarcation de plaisance (SEDPEP) de Transports Canada, une base de données nationale contenant les dossiers de tous les permis d'embarcation de plaisance¹ (PEP), renferme des renseignements inexacts et obsolètes en raison des exigences en matière de permis du *Règlement sur les petits bâtiments* (RPB). Les exigences actuelles en matière de permis autorisent la validité d'un permis à vie, la délivrance de permis avec de longues périodes de validité, de longues périodes pendant lesquelles les embarcations de plaisance² peuvent être utilisées sans un permis à jour et des moyens limités pour le ministre des Transports d'annuler les permis. De telles situations autorisées donnent lieu à des renseignements non fiables dans le SEDPEP, ce qui nuit aux organismes de recherche et de sauvetage et aux partenaires chargés de l'application de la loi qui se fient à ces renseignements pour intervenir en cas d'urgence, mener des enquêtes et appliquer la réglementation maritime. De plus, le champ d'application des embarcations de plaisance auxquelles s'appliquent les dispositions relatives aux permis du RPB est limité et ne s'applique pas à certains bâtiments propulsés par le vent qui ont une longueur de plus de six mètres, ce qui rend difficile l'identification des exploitants de ces bâtiments en cas d'urgence.

¹ Un permis d'embarcation de plaisance est un document délivré par Transports Canada qui contient un numéro de permis unique servant à identifier un bâtiment. Ce numéro permet à la police et au personnel de recherche et de sauvetage d'accéder à des renseignements importants en cas d'urgence. Il favorise également la responsabilisation et le respect des réglementations en matière de sécurité et d'environnement.

² Une « embarcation de plaisance » correspond à tout bâtiment utilisé pour le plaisir et qui ne transporte pas de passagers, ainsi que les bâtiments des catégories prévues par règlement.

In addition, the services associated with delivering the PCL program have been provided to individuals free of charge, with the costs of the program being entirely borne by Canadian taxpayers. There is no cost-recovery mechanism for the program, and the program is not aligned with the Government of Canada's current efforts to modernize services for Canadians or fees for these services.

Similar to the PCELS, Transport Canada's manufacturer's identification code³ (MIC) database also contains out-of-date information. The MIC database includes information on manufacturers, builders, rebuilders, and importers of vessels subject to the SVR that have obtained a MIC from Transport Canada. This information is used for oversight and to ensure these groups remain in compliance with the safety requirements of the SVR. As a current practice, MIC holders associated with active businesses keep their contact information up to date through declarations of conformity and other documents submitted to Transport Canada. Despite this practice, a number of records in the MIC database contain out-of-date contact information: they are associated with businesses that are no longer active. In addition to restricting Transport Canada's ability to reassign MICs from inactive businesses, outdated information in the MIC database limits Transport Canada's ability to provide oversight of active businesses that require a MIC, ensuring compliance with requirements in the SVR.

Description: The proposed amendments to the SVR would establish a new 5-year validity period for all PCLs, reduce the time frame licence holders have to provide notification of a change of information on their licence from 90 days to 30 days, require that a new

Il est également difficile de trouver les exploitants de ces bâtiments particuliers pour s'assurer qu'ils respectent les exigences réglementaires des programmes maritimes et environnementaux.

De plus, les services associés à la prestation du programme des PEP ont été fournis gratuitement aux particuliers, les coûts du programme étant entièrement assumés par les contribuables canadiens. Il n'y a pas de mécanisme de recouvrement des coûts pour le programme, et ce dernier ne suit pas les efforts actuels du gouvernement du Canada pour moderniser les services aux Canadiens ou les frais pour ces services.

À l'image du SEDPEP, la base de données des codes d'identification des fabricants³ (CIF) de Transports Canada contient également des renseignements obsolètes. La base de données des CIF comprend des renseignements sur les fabricants, les constructeurs, les reconSTRUCTEURS et les importateurs de bâtiments assujettis au RPB qui ont obtenu un CIF de Transports Canada. Ces renseignements sont utilisés à des fins de surveillance et pour s'assurer que ces groupes demeurent conformes aux exigences de sécurité du RPB. Actuellement, les détenteurs de CIF associés à des entreprises actives tiennent leurs coordonnées à jour par l'intermédiaire des déclarations de conformité et d'autres documents soumis à Transports Canada. Malgré cette pratique, un certain nombre de dossiers dans la base de données des CIF contiennent des coordonnées obsolètes : ils sont associés à des entreprises qui ne sont plus actives. En plus de restreindre la capacité de Transports Canada à réaffecter les CIF d'entreprises inactives, les renseignements périmés dans la base de données des CIF limitent la capacité de Transports Canada d'assurer la surveillance des entreprises actives qui ont besoin d'un CIF et leur conformité aux exigences du RPB.

Description : Les modifications proposées au RPB permettront d'établir une nouvelle période de validité de 5 ans pour tous les PEP, de réduire de 90 à 30 jours le délai dont disposent les titulaires de permis pour fournir un avis de changement d'information sur leur

³ "Manufacturer identification code" means the first three characters of the hull serial number, also referred to as hull identification number (HIN). This code must be placed on a vessel in an area that is visible when the vessel is in the water. Under the SVR, manufacturers, builders, rebuilders and importers of vessels subject to the SVR are required to obtain a MIC from the Minister of Transport. MICs are used to identify the manufacturer or importer of a vessel and the construction standards that apply to that specific vessel. These numbers allow Transport Canada to quickly identify and contact a manufacturer or importer as required, such as in the case of an incident, recall or other regulatory non-compliance matter. The HIN permits the positive identification of a particular vessel and is requested as part of the PCL application.

³ Le « code d'identification du fabricant » désigne les trois premiers caractères du numéro de série de la coque, également appelé numéro d'identification de coque (NIC). Ce code doit être placé sur un bâtiment à un endroit visible lorsque le bâtiment est dans l'eau. Conformément au RPB, les fabricants, constructeurs, reconSTRUCTEURS et importateurs de bâtiments assujettis au RPB doivent obtenir un CIF auprès du ministre des Transports. Les CIF servent à identifier le fabricant ou l'importateur d'un bâtiment, ainsi que les normes de construction qui s'appliquent à ce bâtiment en particulier. Ces numéros permettent à Transports Canada d'identifier rapidement un fabricant ou un importateur et de communiquer avec lui au besoin, par exemple dans le cas d'un incident, d'un rappel ou de toute autre non-conformité réglementaire. Le NIC, qui permet l'identification formelle d'un bâtiment particulier, est requis dans le cadre d'une demande de permis d'embarcation de plaisance.

owner of a pleasure craft apply to transfer a PCL upon purchasing the pleasure craft, expand the Minister's authority to cancel a PCL for non-compliance or upon a licence holder's request, and broaden the scope of pleasure craft for which a PCL is required to include wind-powered vessels above six metres in length.

In addition, a new \$24 service fee would be introduced for services related to PCLs, namely, issuance, renewal, transfer, or issuance of a replacement PCL following a request.

Lastly, a proposed amendment would be made to the SVR to formalize, as a requirement in the Regulations, the current practice of manufacturers, builders, rebuilders, and importers that have obtained a MIC from Transport Canada of notifying the Minister of Transport of a change in the name or contact information associated with the MIC within 30 days of the change.

Rationale: The proposed amendments to the SVR would

- improve the quality of data collected and stored within the PCELS;
- enhance vessel owner identification;
- support enforcement activities and emergency response;
- balance the financial burden of the PCL program's costs between those who use pleasure craft licensing services and the Canadian public, and recover costs associated with administering the PCL program; and
- ensure that MICs issued by Transport Canada are assigned to active businesses to support the compliance of vessels manufactured and/or imported for sale in Canada with the requirements outlined in the SVR.

The total cost of the proposed amendments is estimated to be \$39.28 million between 2024 and 2033 (present value in 2022 Canadian dollars, discounted to the year of 2024 at a 7% discount rate). Of this total, \$34.99 million would be assumed by Canadian PCL holders due to more frequent licence renewals and the introduction of the new service fee, and \$4.29 million by the Government of Canada to process additional PCL transactions, hire additional employees to support the program, and launch education and outreach activities to notify stakeholders of the new requirements.

permis, d'exiger que le nouveau propriétaire d'une embarcation de plaisance fasse une demande de transfert de PEP au moment de l'achat de l'embarcation de plaisance, d'élargir le pouvoir du ministre d'annuler un PEP pour non-conformité ou à la demande d'un titulaire de permis, et enfin d'élargir la portée des embarcations de plaisance pour lesquelles un PEP est requis afin d'inclure les bâtiments propulsés par le vent qui ont une longueur de plus de six mètres.

En outre, de nouveaux frais de service d'un montant de 24 \$ seraient introduits pour les services liés aux PEP, à savoir la délivrance, le renouvellement, le transfert ou la délivrance d'un PEP de remplacement à la suite d'une demande.

Enfin, une proposition de modification du RPB permettra d'officialiser, comme exigence du Règlement, la pratique actuelle selon laquelle les fabricants, les constructeurs, les reconstruteurs et les importateurs qui ont obtenu un CIF de Transports Canada informent le ministre des Transports d'un changement de nom ou de coordonnées associés au CIF dans les 30 jours suivant le changement.

Justification : Les modifications proposées au RPB permettront :

- d'améliorer la qualité des données recueillies et conservées dans le SEDPEP;
- d'améliorer l'identification des propriétaires de bâtiments;
- d'appuyer les activités d'application de la loi et les interventions d'urgence;
- de répartir le fardeau financier des coûts du programme de PEP entre ceux qui utilisent les services de délivrance de permis d'embarcation de plaisance et le public canadien et de recouvrer les coûts associés à l'administration du programme de PEP;
- de veiller à ce que les CIF délivrés par Transports Canada soient attribués à des entreprises actives afin de favoriser la conformité des bâtiments fabriqués et/ou importés pour la vente au Canada aux exigences énoncées dans le RPB.

Le coût total des modifications proposées est estimé à 39,28 millions de dollars entre 2024 et 2033 (valeur actuelle en dollars canadiens de 2022, actualisée pour l'année 2024 à un taux d'actualisation de 7 %). De ce total, 34,99 millions de dollars seraient engagés par les titulaires canadiens de PEP en raison des renouvellements plus fréquents des permis et de l'introduction de nouveaux frais de service, et 4,29 millions de dollars par le gouvernement du Canada pour traiter les transactions supplémentaires de PEP, embaucher des employés supplémentaires pour soutenir le programme

The proposed amendments would also benefit Canadian taxpayers as the new service fee would reduce the cost to Transport Canada of administering the PCLs by charging a service fee of \$24 directly to PCL holders. The total is estimated at \$29.69 million for the same period.

Overall, the proposed amendments would result in a net cost of \$9.59 million over the 10-year period.

Analysis under the small business lens concluded that the proposed amendments would impact small businesses and the one-for-one rule applies as there is an incremental increase in the administrative burden on businesses.

et lancer des activités d'éducation et de sensibilisation en vue d'informer les parties prenantes des nouvelles exigences.

Les modifications proposées profiteraient également aux contribuables canadiens, puisque les nouveaux frais de service réduiraient le coût de l'administration des PEP pour Transports Canada en imposant des frais de service de 24 \$ directement aux titulaires de PEP, ce qui représente un montant total estimé à 29,69 millions de dollars pour la même période.

Dans l'ensemble, les modifications proposées entraîneraient un coût net de 9,59 millions de dollars sur une période de 10 ans.

L'analyse selon la lentille des petites entreprises a conclu que les modifications proposées auraient une incidence sur les petites entreprises et que la règle du « un pour un » s'applique, car il y a une augmentation progressive du fardeau administratif des entreprises.

Issues

Transport Canada is proposing to enhance its PCELS, a national database that contains records of all PCLs, through regulatory amendments to the SVR. These proposed amendments are needed to address the following issues:

- The PCELS contains inaccurate or outdated licence holder information, which creates problems for enforcement partners that rely on this data to conduct investigations and enforce regulations. This inaccurate or outdated information can be attributed to
 - changes made in the type of information collected when issuing PCLs over the last 60 years (i.e. email addresses are now collected),
 - long licence renewal periods for PCLs issued since May 2010 (10 years) and no renewal requirements for PCLs issued before May 2010,
 - long periods of time (90 days) that pleasure craft can be operated with an outdated PCL, and
 - limited ministerial authorities to cancel PCLs, including those that are no longer active;
- The SVR licensing provisions are narrow in scope and do not capture certain pleasure craft, such as wind-powered vessels above six metres in length. This limitation inhibits Transport Canada's ability to identify and hold accountable the operators of these vessels should they be in non-compliance with the requirements outlined in several marine and environmental programs (e.g. the *Wrecked, Abandoned or Hazardous Vessels Act* [WAHVA]);

Enjeux

Transports Canada propose d'améliorer son SEDPEP, une base de données nationale contenant les dossiers de tous les PEP, en apportant des modifications réglementaires au RPB. Ces modifications proposées sont nécessaires pour régler les problèmes suivants :

- Le SEDPEP contient des renseignements inexacts ou obsolètes sur les titulaires de permis, ce qui engendre des problèmes pour les partenaires de l'application de la loi qui se fient à ces données pour mener des enquêtes et appliquer les règlements. Ces renseignements inexacts ou obsolètes peuvent être attribués à :
 - des changements apportés au cours des 60 dernières années au type de renseignements recueillis lors de la délivrance des PEP (par exemple les adresses électroniques sont maintenant recueillies),
 - de longues périodes de validité des PEP délivrés depuis mai 2010 (10 ans) et l'absence d'obligation de renouvellement pour les PEP délivrés avant mai 2010,
 - de longues périodes de temps (90 jours) pendant lesquelles les embarcations de plaisance peuvent être exploitées avec un PEP périmé,
 - des pouvoirs ministériels restreints pour annuler les PEP, y compris ceux qui ne sont plus actifs;
- Les dispositions relatives à la délivrance de permis du RPB ont une portée restreinte et n'englobent pas certaines embarcations de plaisance, comme les bâtiments propulsés par le vent qui ont une longueur

- As there is currently no fee for licencing, the costs of administering the pleasure craft licensing program (i.e. processing applications for new licences, licence renewals, licence transfers, or replacement licences) are currently borne by Canadian taxpayers, rather than by PCL holders.

In addition, Transport Canada has out-of-date records in the MIC database that are associated with inactive businesses. Since Transport Canada is limited to a finite number of MICs it can assign and it cannot create new MICs, it has to ensure that MICs are assigned to active businesses. Currently, there are no regulatory requirements about MICs with respect to certain administrative responsibilities, such as keeping contact information up to date. Therefore, when a business ceases to operate and does not inform Transport Canada of this change, the MIC is not released, and Transport Canada is unable to reassign it. As a result, the integrity of the data in Transport Canada's MIC database is adversely affected and the number of available MICs Transport Canada can assign to active businesses is reduced.

Background

Under the *Canada Shipping Act, 2001*, the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, has the authority to make regulations respecting pleasure craft licensing, including the issuance, cancellation, or transfer of PCLs, the setting and payment of fees for services provided in the administration of pleasure craft licensing, as well as regulations respecting hull serial numbers that identify small vessels (including pleasure craft and the manufacturers of those small vessels), and the manufacturing, importing, construction and selling of pleasure craft.

Transport Canada's Office of Boating Safety is responsible for overseeing regulations, standards and policies, enforcement, and technical services for pleasure craft. The Office of Boating Safety encourages safe recreational boating practices and supports the enforcement of compliance with regulations. As part of the Office of Boating Safety's mandate, the program manages the PCELS,

de plus de six mètres. Cette portée restreinte limite Transports Canada dans ses efforts d'identifier et de tenir responsables les exploitants de ces bâtiments s'ils ne se conforment pas aux exigences énoncées dans plusieurs programmes maritimes et environnementaux (par exemple la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* [LEBAD]).

- Étant donné qu'il n'y a actuellement pas de frais à payer pour l'obtention d'un permis, les coûts d'administration du programme de délivrance de permis d'embarcation de plaisance (c'est-à-dire correspondant au traitement des demandes de nouveaux permis, de renouvellement de permis, de transfert de permis ou de remplacement de permis) sont actuellement assumés par les contribuables canadiens, plutôt que par les titulaires de PEP.

De plus, Transports Canada a des dossiers périmés dans la base de données des CIF qui sont associés à des entreprises inactives. Étant donné que Transports Canada est limité quant au nombre de CIF qu'il peut attribuer et ne peut pas créer de nouveaux CIF, il doit s'assurer que les CIF sont attribués à des entreprises actives. Actuellement, il n'existe aucune exigence réglementaire à l'égard des CIF en ce qui concerne certaines responsabilités administratives, comme la mise à jour des coordonnées. Ainsi, lorsqu'une entreprise cesse ses activités et n'informe pas Transports Canada de ce changement, le CIF n'est pas libéré et Transports Canada n'est pas en mesure de le réattribuer. Par conséquent, l'intégrité des données de la base de données des CIF de Transports Canada est compromise et le nombre de CIF disponibles que Transports Canada peut attribuer aux entreprises actives est réduit.

Contexte

En vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, le gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports, a le pouvoir d'établir des règlements relatifs aux permis d'embarcation de plaisance, notamment concernant la délivrance, l'annulation et le transfert de PEP, l'établissement et le paiement de droits pour les services fournis dans le cadre de l'administration des PEP, ainsi que des règlements relatifs aux numéros de série de la coque pour identifier les petits bâtiments (y compris les embarcations de plaisance et les fabricants de ces petits bâtiments), et la fabrication, l'importation, la construction et la vente d'embarcations de plaisance.

Le Bureau de la sécurité nautique de Transports Canada est chargé de superviser les règlements, les normes et les politiques, l'application de la loi et les services techniques relatifs aux embarcations de plaisance. Le Bureau de la sécurité nautique encourage les pratiques sécuritaires en matière de navigation de plaisance et appuie l'application de la conformité aux règlements. Dans le cadre du mandat

provides oversight of PCL applications (both online and mail-in), including applications for demonstration licences that are used by businesses such as boat dealers for the purposes of selling pleasure craft, and responds to public inquiries regarding PCLs. The Office of Boating Safety also supports law enforcement, search and rescue partners (i.e. designated enforcement organizations [DEOs]),⁴ and the Canadian Coast Guard by providing access to information contained in the PCELS to aid in investigations and emergency response activities.

Transport Canada's Navigation Protection Program and the Canadian Coast Guard also use the PCELS during investigations and to enforce WAHVA, which includes a compliance and enforcement regime for wrecked, abandoned or hazardous vessels.

Services for PCLs, including licence issuance and the processing of PCL applications, are contracted out by Transport Canada to a third-party service provider. In addition, Transport Canada has a separate agreement with Service Canada to provide general boating safety information, including information about pleasure craft licensing, to the public via the Boating Safety Info Line at 1-800-267-6687.

Pleasure craft licensing requirements apply to all pleasure craft equipped, even temporarily, with one or more engines (gas and electric) whose aggregate power is 7.5 kilowatts (i.e. 10 horsepower) or more. Owners of these pleasure craft are required to apply to Transport Canada to obtain a PCL document containing a unique licence number assigned and used to identify their specific pleasure craft. This licence number must be displayed on both sides of the bow of the pleasure craft.

Inaccurate and incomplete data in the PCELS

Information in the PCELS tends to degrade over time as pleasure craft age and are sold, often multiple times. While the SVR have requirements to ensure licence information remains up to date, these requirements still result in significant data gaps in the PCELS. In addition, since

⁴ "Designated enforcement officer" refers to a member of the Royal Canadian Mounted Police, a member of any harbour or river police force, a member of any provincial, county or municipal police force, and any person or member of a class of persons designated by the Minister of Transport as enforcement officers.

du Bureau de la sécurité nautique, le programme gère le SEDPEP, assure la surveillance des demandes de PEP (en ligne et par la poste), y compris les demandes de permis de démonstration qui sont utilisées par des entreprises telles que les concessionnaires de bateaux pour vendre des embarcations de plaisance, et répond aux demandes de renseignements du public concernant les PEP. Le Bureau de la sécurité nautique appuie également les organismes d'application de la loi, les partenaires de recherche et de sauvetage (par exemple les organismes d'application de la loi désignés)⁴ et la Garde côtière canadienne en leur donnant accès aux renseignements contenus dans le SEDPEP pour faciliter les enquêtes et les interventions d'urgence.

Le Programme de protection de la navigation de Transports Canada et la Garde côtière canadienne utilisent également le SEDPEP au cours des enquêtes et pour appliquer la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* (LEBAD), qui comprend un régime de conformité et d'application de la loi pour les épaves, les bâtiments abandonnés ou dangereux.

Les services relatifs aux PEP, y compris la délivrance des permis et le traitement des demandes de PEP, sont sous-traités par Transports Canada à un fournisseur de services tiers. De plus, Transports Canada a conclu une entente distincte avec Service Canada visant à offrir au public des renseignements généraux sur la sécurité nautique, y compris des renseignements sur les permis d'embarcation de plaisance, par l'entremise de la ligne de renseignements sur la sécurité nautique au 1-800-267-6687.

Les exigences relatives aux permis d'embarcation de plaisance s'appliquent à toutes les embarcations de plaisance équipées, même provisoirement, d'un ou de plusieurs moteurs (à essence ou électriques) dont la puissance totale est de 7,5 kilowatts (c'est-à-dire 10 chevaux-vapeur) ou plus. Les propriétaires de ces embarcations de plaisance sont tenus de déposer une demande auprès de Transports Canada en vue d'obtenir un document PEP contenant un numéro de permis unique attribué et utilisé pour identifier spécifiquement leur embarcation de plaisance. Ce numéro de permis doit être affiché des deux côtés de la proue de l'embarcation de plaisance.

Données inexactes et incomplètes dans le SEDPEP

Les renseignements contenus dans le SEDPEP ont tendance à être moins fiables au fil du temps, car les embarcations de plaisance vieillissent et sont vendues, souvent à plusieurs reprises. Même si, selon le RPB, les renseignements sur les permis doivent rester à jour, il existe encore

⁴ Un « agent verbalisateur désigné » (AVD) fait référence à un membre de la Gendarmerie royale du Canada, un membre d'une force de police portuaire ou fluviale, un membre d'une force de police provinciale, de comté ou municipale, ou à une personne désignée comme agent de l'autorité par le ministre des Transports, individuellement ou au titre de son appartenance à une catégorie.

PCLs were established in 1962, the type of information requested in the PCL application has changed significantly, resulting in data gaps in older PCL records (e.g. email addresses are now requested).

The most effective way to validate licence information is through licence renewals; however, not all licences are subject to regular renewals. Before the SVR were amended in May 2010, PCLs were issued with no expiration dates or renewal requirements (i.e. lifetime licences). Once the SVR were amended in May 2010, a 10-year validity period was introduced, but only for newly issued licences. Lifetime licences only change into 10-year licences when the licence holder updates information or when a new owner transfers the licence to their name. There are still approximately 1.5 million lifetime licences in the PCELS, and Transport Canada is unable to validate their accuracy.

Furthermore, requirements in the SVR regarding the timeline for transferring an existing PCL or updating licence holder information are unclear and represent timelines that were established when licence holders could only mail in applications, as opposed to applying online. For example, when a pleasure craft is sold, the SVR state that the new owner must “immediately” apply to the Minister of Transport for the transfer of the associated PCL, but do not present a specific time frame under which this must occur. In addition, following the sale of a pleasure craft and the application to transfer an existing PCL, the SVR allow the new owner to operate the pleasure craft with an outdated licence for up to 90 days, provided that there is documentation on board showing that an application has been made to transfer the existing PCL and the date when the pleasure craft changed ownership. Similarly, PCL holders can operate their pleasure craft for 90 days with outdated information (name or address) on their licence, provided documents are kept on board that confirm an application was made to Transport Canada for the name or address change. The lack of clear timelines for transferring an existing PCL and the extended period for which a pleasure craft can be operated with an out-of-date licence present a challenge for DEOs and emergency response agencies who rely on data captured in the PCELS, especially as 90 days represents most of the boating season in many areas of Canada.

des lacunes importantes dans les données du SEDPEP. En outre, depuis la création des PEP en 1962, le type d'information demandée dans l'application PEP a considérablement changé, ce qui entraîne des lacunes dans les données des anciens dossiers (par exemple les adresses électroniques sont maintenant demandées).

Le moyen le plus efficace de valider les renseignements relatifs aux PEP est le renouvellement des permis. Cependant, tous les permis ne sont pas soumis à des renouvellements réguliers. Avant la modification du RPB en mai 2010, les PEP étaient délivrés sans date d'expiration ni obligation de renouvellement (il s'agissait de permis valides à vie). Après la modification en mai 2010, une période de validité de 10 ans a été instaurée, mais uniquement pour les permis nouvellement délivrés. Les permis valides à vie ne se transforment en permis de 10 ans que lorsque le détenteur du permis met à jour ses données ou lorsqu'un nouveau propriétaire le transfère à son nom. Il y a encore environ 1,5 million de permis valides à vie dans le SEDPEP et Transports Canada n'est pas en mesure de confirmer leur exactitude.

De plus, les exigences du RPB concernant les délais de transfert d'un PEP existant ou de mise à jour des renseignements sur le titulaire du permis ne sont pas claires et correspondent à des délais qui ont été définis lorsque les titulaires de permis pouvaient seulement envoyer les demandes par la poste, et non faire une demande en ligne. Par exemple, lorsqu'une embarcation de plaisance est vendue, le RPB précise que le nouveau propriétaire doit « immédiatement » demander au ministre des Transports le transfert du PEP correspondant, mais sans mentionner de quel délai il dispose. En outre, à la suite de la vente d'une embarcation de plaisance et de la demande de transfert d'un PEP existant, le RPB permet au nouveau propriétaire d'utiliser l'embarcation de plaisance avec un permis périmé pendant un maximum de 90 jours, à condition d'avoir à bord les documents attestant qu'une demande de transfert du PEP existant a été faite et la date à laquelle l'embarcation de plaisance a changé de propriétaire. De même, les titulaires de PEP peuvent utiliser leur embarcation de plaisance pendant 90 jours avec des renseignements obsolètes (nom ou adresse) sur leur permis, à condition d'avoir à bord les documents confirmant qu'une demande a été transmise à Transports Canada pour le changement de nom ou d'adresse. L'absence d'un délai clair pour le transfert d'un PEP existant et l'intervalle pendant lequel une embarcation de plaisance peut être utilisée avec un permis périmé représentent un défi pour les organismes d'application de la loi désignés et les organismes d'intervention d'urgence qui comptent sur les données saisies dans le SEDPEP, d'autant plus que 90 jours correspond à la majeure partie de la saison de navigation de plaisance dans de nombreuses régions du Canada.

Finally, the Minister has limited authority under the SVR to cancel a PCL and cannot currently cancel a licence upon request from a PCL holder, unless cancellation is for a reason specified in the SVR (e.g. registering the vessel as something other than a pleasure craft), or when individuals are not in compliance with licensing requirements (e.g. failing to update contact information).

The inability to cancel a PCL upon request from a PCL holder without a specified reason in the SVR or when individuals are not in compliance with licensing requirements results in many out-of-date records in the PCELS for licences that are either no longer valid or are associated with pleasure craft that are no longer in service.

DEOs and search and rescue agencies

Information in the PCELS is crucial to conserve both resources and time for DEOs and for search and rescue agencies when responding to marine emergencies or conducting investigations related to marine incidents. If a vessel is found floating adrift, DEOs and search and rescue agencies need to be able to quickly identify the owner of the vessel and attempt to contact them to determine if there has been an accident where an emergency response is required, or if a vessel has simply floated away, possibly after severe weather, or because the vessel was not securely tied to a dock, shore, or anchor. If PCL holder information is inaccurate, valuable resources and time are spent by search and rescue agencies and local enforcement trying to locate the correct licence holder to determine the nature of the issue. Similarly, if a vessel is found recently wrecked or overturned, accurate information in the PCELS would help to quickly determine if the operator of the vessel is missing, has abandoned their vessel, or has found refuge following an accident.

DEOs also rely on the PCELS during marine patrol stops to ensure PCL holders are in compliance with applicable licensing requirements (e.g. carrying a valid licence on board). This is necessary as DEOs rely on pleasure craft being properly licensed when conducting enforcement activities, such as identifying and holding responsible vessel operators who may be violating other regulatory requirements (e.g. speeding, lacking proper safety equipment, operating in restricted areas). If licensing information is inaccurate, DEOs may be required to contact multiple people to determine and hold responsible the correct licence holder. In one instance, it was reported that up to 15 people had to be contacted prior to determining a vessel's correct licence holder.

Enfin, le ministre dispose d'un pouvoir limité en vertu du RPB pour annuler un PEP et ne peut actuellement annuler un permis à la demande d'un titulaire, à moins que l'annulation soit pour une raison précisée dans le RPB (par exemple enregistrer le bâtiment comme autre chose qu'une embarcation de plaisance) ou lorsque des personnes ne respectent pas les obligations liées aux permis (par exemple en omettant de mettre à jour leurs coordonnées).

L'impossibilité d'annuler un PEP à la demande de son titulaire ou lorsque des personnes ne respectent pas les obligations liées aux permis fait en sorte que de nombreux dossiers périmés dans le SEDPEP concernent des permis qui ne sont plus valides ou qui sont associés à des embarcations de plaisance qui ne sont plus en service.

Organismes d'application de la loi désignés et organismes de recherche et sauvetage

L'information présente dans le SEDPEP est cruciale pour préserver les ressources et le temps des organismes d'application de la loi désignés et des organismes de recherche et sauvetage lorsqu'ils répondent à des urgences maritimes ou mènent des enquêtes liées à des incidents maritimes. Si un bâtiment se retrouve à la dérive, les organismes d'application de la loi désignés et les organismes de recherche et sauvetage doivent être en mesure d'identifier rapidement son propriétaire et tenter de le contacter afin de déterminer s'il s'agit d'un accident nécessitant une intervention d'urgence, ou si le bâtiment est simplement parti à la dérive, peut-être à la suite de conditions météorologiques difficiles ou parce qu'il n'était pas solidement arrimé à un quai, à la rive ou à une ancre. Si les renseignements du titulaire du PEP sont inexacts, les organismes de recherche et sauvetage et les autorités locales consacrent des ressources et un temps précieux à tenter de localiser le bon titulaire du permis afin de déterminer la nature du problème. De même, si un bâtiment est retrouvé récemment naufragé ou chaviré, des données précises dans le SEDPEP aideraient à déterminer rapidement si l'exploitant du bâtiment est manquant, s'il a abandonné son bâtiment ou s'il a trouvé refuge à la suite d'un accident.

Les organismes d'application de la loi désignés s'appuient également sur le SEDPEP lors des arrêts de patrouille maritime pour s'assurer que les titulaires de PEP respectent les obligations liées aux permis (par exemple avoir un permis valide à bord). En effet, les organismes d'application de la loi désignés comptent sur le fait que les embarcations de plaisance sont munies d'un permis en bonne et due forme lorsqu'ils mènent des activités d'application de la loi, notamment pour identifier et tenir pour responsables des exploitants d'embarcations qui peuvent enfreindre d'autres exigences réglementaires (par exemple excès de vitesse, absence d'équipement de sécurité adéquat, conduite dans des zones réglementées). Si les renseignements sur les permis sont inexacts, les organismes d'application de la loi désignés peuvent être obligés de

Supporting enforcement of WAHVA

Enforcement of WAHVA relies on the ability to accurately identify vessel owners by using information contained in the PCELS. WAHVA, which came into force on July 30, 2019, prohibits vessel abandonment and introduces strict fines or penalties to enforce the prohibition. It also allows the government to recover costs and expenses incurred from owners of wrecked, abandoned or hazardous vessels when the government takes action to address these vessels. It has been noted at national engagement sessions⁵ for WAHVA and through witness testimony when WAHVA was tabled at the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities, that current shortcomings in the existing pleasure craft licensing system are an issue for the enforcement of WAHVA, and that a stronger licensing regime is a critical component of its successful implementation.

Scope of pleasure craft requiring PCLs

Under the SVR, licences are required for all pleasure craft that are equipped (even temporarily) with one or more primary propulsion engines whose aggregate power adds up to 7.5 kilowatts or more, regardless of the size of the pleasure craft. These requirements are narrow in scope, as certain pleasure craft, such as wind-powered vessels above six metres in length, are not currently subject to licensing requirements. As a result, Transport Canada is not able to easily identify operators of these vessels in the event of an emergency, a wrecked or abandoned vessel, and/or to ensure that operators are complying with the regulatory requirements of marine and environmental programs.

No service fee for pleasure craft licensing services

Transport Canada does not charge any fees for pleasure craft licensing services. As a result, the costs for the program, which solely benefit PCL holders, are entirely borne

⁵ WAHVA engagement sessions included marine industry and trade associations, port authorities, harbour and marina personnel, law enforcement, Indigenous Peoples, and municipal, provincial and territorial government officials.

communiquer avec plusieurs personnes pour déterminer et tenir responsable le bon titulaire du permis. Une fois, il a été signalé qu'il a fallu contacter jusqu'à 15 personnes avant de trouver le bon titulaire du permis d'embarcation de plaisance.

Soutien à l'application de la LEBAD

L'application de la LEBAD repose sur la capacité d'identifier avec précision les propriétaires de bâtiments à l'aide des données du SEDPEP. La LEBAD, qui est entrée en vigueur le 30 juillet 2019, interdit l'abandon de bâtiment et prévoit des amendes ou des pénalités strictes pour faire respecter l'interdiction. Elle permet également au gouvernement de recouvrer les coûts et les dépenses engagés auprès des propriétaires d'épaves ou de bâtiments abandonnés ou dangereux lorsque le gouvernement prend des mesures pour remédier au problème. Il a été noté lors des séances de mobilisation nationales⁵ de la LEBAD, et grâce à des témoignages lorsque la Loi a été déposée devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes, que les lacunes actuelles du système de délivrance de permis pour les embarcations de plaisance constituent un problème pour l'application de la LEBAD et que la réussite de sa mise en œuvre passe par un régime de délivrance de permis plus rigoureux.

Portée des embarcations de plaisance ayant besoin d'un PEP

Conformément au RPB, un permis est exigé pour toutes les embarcations de plaisance qui sont équipées (même provisoirement) d'un ou de plusieurs moteurs de propulsion primaire dont la puissance totale est égale ou supérieure à 7,5 kilowatts, quelle que soit la taille de l'embarcation de plaisance. Ces exigences ont une portée limitée, car certaines embarcations de plaisance, comme les bâtiments propulsés par le vent qui ont une longueur de plus de six mètres, ne sont pas actuellement assujetties aux exigences de délivrance de permis. Par conséquent, Transports Canada n'est pas en mesure de reconnaître facilement les exploitants de ces bâtiments en cas d'urgence, de naufrage ou d'abandon de bâtiment, ni de s'assurer que les exploitants se conforment aux exigences réglementaires des programmes maritimes et environnementaux.

Aucuns frais pour les services de délivrance de permis d'embarcation de plaisance

Transports Canada n'impose aucuns frais pour les services de délivrance de permis d'embarcation de plaisance. De ce fait, les coûts du programme, qui profitent

⁵ Les séances de mobilisation de la LEBAD incluait les associations du secteur maritime et commerciales, les administrations portuaires, le personnel des ports commerciaux et de plaisance, les organismes d'application de la loi, les peuples autochtones, et les représentants des gouvernements municipaux, provinciaux et territoriaux.

by Canadian taxpayers. This situation also creates a challenge for Transport Canada which is required to risk manage the funds associated with the pleasure craft licensing program every year as opposed to being able to rely on fees from users to cover the costs.

Inaccurate information in MIC database

As per an agreement with the United States, Transport Canada only issues MICs starting with the letters Q, Y and Z, while the United States issues MICs starting with the remaining letters of the alphabet. Since MICs are a three-figure combination, there are only a finite number of combinations that can be made. Transport Canada is actively working to update the MIC database to ensure that MICs assigned to inactive businesses can be appropriately reassigned. It is essential that MICs be available to be assigned to active manufacturers and importers to ensure that vessels manufactured or imported for sale in Canada comply with the safety requirements of the SVR. While Transport Canada is not currently out of available MIC numbers, it is important to ensure that those associated with inactive businesses are made available to ensure the longevity and efficiency of Transport Canada's MIC database.

Reassigning MICs has posed challenges as Transport Canada has limited abilities to cancel a MIC for reasons of regulatory non-compliance. Currently, requirements do not exist in the SVR for manufacturers, builders, rebuilders, and importers of vessels to keep their contact information up to date. While MIC holders do this in practice and other means are used to validate contact information (e.g. through annual production reports and declarations of conformity submitted by MIC holders), out-of-date records still exist in the database for businesses who have failed to inform Transport Canada of their business status. Several of these businesses would appear to be inactive and, therefore, are no longer in need of a MIC. While Transport Canada makes every reasonable effort to confirm the status of these businesses, such as through phone, email and fax, Transport Canada is unable to cite regulatory non-compliance, such as not keeping contact information up to date, as justification for reassigning a MIC.

Objective

The proposed amendments to the SVR aim to

- enhance and improve the integrity of the PCL program, which, due to data gaps, is not administered or enforced effectively, efficiently or consistently;

uniquement aux titulaires de PEP, sont entièrement à la charge des contribuables canadiens. Cela représente également un défi pour Transports Canada, qui doit assurer chaque année la gestion du risque lié aux fonds du programme de délivrance des PEP, plutôt que de pouvoir compter sur les frais payés par les utilisateurs pour couvrir les coûts.

Renseignements inexacts dans la base de données des CIF

Conformément à un accord avec les États-Unis, Transports Canada ne délivre que des CIF commençant par les lettres Q, Y et Z, tandis que les États-Unis délivrent les CIF commençant par les autres lettres de l'alphabet. Comme les CIF sont constitués d'une combinaison de trois chiffres, il n'y a qu'un nombre limité de combinaisons possibles. Transports Canada travaille activement à la mise à jour de la base de données des CIF afin de s'assurer que ceux qui sont attribués à des entreprises inactives peuvent être réattribués de façon appropriée. Il est essentiel que les CIF soient disponibles pour être attribués aux fabricants et aux importateurs actifs, afin de s'assurer que les bâtiments fabriqués ou importés pour la vente au Canada sont conformes aux exigences de sécurité du RPB. Bien que Transports Canada ne soit pas actuellement à court de CIF disponibles, il est important de rendre disponibles les codes qui sont associés à des entreprises inactives pour assurer la pérennité et l'efficacité de la base de données des CIF de Transports Canada.

La réattribution des CIF présente des défis, car Transports Canada bénéficie d'un pouvoir limité pour annuler un CIF pour des raisons de non-conformité réglementaire. Actuellement, le RPB n'impose pas aux fabricants, constructeurs, reconstruc-teurs et importateurs de bâtiments de tenir à jour leurs coordonnées. Bien que les détenteurs de CIF le fassent dans la pratique et que d'autres moyens soient utilisés pour valider les coordonnées (par exemple par l'intermédiaire des rapports annuels de production et des déclarations de conformité soumis par les détenteurs de CIF), des dossiers obsolètes existent toujours dans la base de données pour les entreprises qui ont omis d'informer Transports Canada de leur état d'activité. Plusieurs de ces entreprises semblent inactives et, par conséquent, n'ont plus besoin d'un CIF. Bien que Transports Canada mette tout en œuvre pour vérifier le statut de ces entreprises, notamment par téléphone, courriel et télécopieur, Transports Canada ne peut invoquer la non-conformité à la réglementation, comme le fait de ne pas tenir à jour des coordonnées, pour justifier la réattribution d'un CIF.

Objectif

Les modifications proposées au RPB visent les objectifs suivants :

- Renforcer et améliorer l'intégrité du programme de PEP qui, en raison du manque de fiabilité des données,

- support the timely identification and removal of wrecked and/or abandoned vessels, which are a hazard to the marine environment;
- ensure that PCL holders who benefit from the PCL program pay an equitable share of the costs for the program; and
- improve the quality of data collected and stored within Transport Canada's MIC database to ensure MICs are held exclusively by active businesses.

Description

Licence validity periods

The proposed amendments would establish a new five-year validity period for PCLs. This change would facilitate more frequent updates to licence holder information. The renewal period for licensed pleasure craft in the PCELS would also align with the registration period for other small vessels captured in the Small Vessel Register (but not on the same five-year renewal cycle). Therefore, this change would ensure that small vessels operating in Canada are on a five-year renewal cycle, including pleasure craft.

The proposed amendments would also require lifetime licences issued before May 2010 to be renewed every five years. This requirement would enable Transport Canada to update information in the PCELS for the approximately 1.5 million lifetime PCLs and would help determine if any licensed pleasure craft are no longer in service.

The transition to the five-year validity regime for lifetime licences would be done over the course of six years. During the phase-in approach, there would be an education and outreach campaign that would be used to inform all PCL holders, including lifetime licence holders, that their licence will expire and of steps on how to keep their licence valid, should they choose to do so. If the licence holder does not respond, the lifetime licence would be cancelled. Given that the renewal rate for 10-year PCLs over the past 2 years was only 15%, not many lifetime licences are expected to transition to the 5-year renewal cycle. In addition, many of the older records of the lifetime licences do not contain contact information for reaching out to those PCL holders. Therefore, it is anticipated that most of the lifetime licences will be cancelled, particularly those that were issued over 20 years ago.

Similarly, existing 10-year licences would also be brought into the new 5-year validity regime once those licences expire or are transferred to a new owner. In current practice, notices are sent to PCL holders with 10-year licences

n'est pas administré ou appliqué de manière efficace, efficiente ou constante;

- Favoriser l'identification et l'enlèvement en temps opportun des épaves et embarcations abandonnées, qui constituent un danger pour le milieu marin;
- Veiller à ce que les titulaires de PEP qui bénéficient du programme financent une juste part de ses coûts;
- Améliorer la qualité des données recueillies et conservées dans la base de données des CIF de Transports Canada afin de s'assurer que les codes sont exclusivement associés à des entreprises actives.

Description

Période de validité des permis

Les modifications proposées visent à établir une nouvelle période de validité de cinq ans pour les PEP, afin de faciliter les mises à jour des renseignements sur les titulaires de permis. La période de renouvellement des permis d'embarcation de plaisance dans le SEDPEP correspondra à celle des autres embarcations inscrites au Registre des petits bâtiments (mais sans s'aligner sur le même cycle de validité de cinq ans). Ainsi, les petits bâtiments exploités au Canada, y compris les embarcations de plaisance, seraient soumis à un cycle de renouvellement tous les cinq ans.

Selon les modifications proposées, les permis à vie délivrés avant mai 2010 devraient également être renouvelés tous les cinq ans. Cela permettrait à Transports Canada de mettre à jour les données du SEDPEP pour les quelques 1,5 million de permis à vie et aiderait à déterminer si des embarcations de plaisance munies de permis ne sont plus en service.

La transition vers le régime de validité de cinq ans pour les permis à vie est censée se dérouler sur une période de six ans. Au cours de cette période, une campagne d'éducation et de sensibilisation sera menée pour informer tous les titulaires de PEP — y compris les titulaires de permis à vie — de l'expiration à venir de leur permis et des mesures à prendre pour le conserver, s'ils le souhaitent. En l'absence de réponse du titulaire, le permis à vie sera annulé. Étant donné que le taux de renouvellement des PEP de 10 ans au cours des 2 dernières années n'était que de 15 %, un faible taux de transition vers le cycle de renouvellement de 5 ans pour les permis à vie est attendu. Qui plus est, de nombreux anciens dossiers de permis à vie ne contiennent pas de coordonnées permettant de communiquer avec leurs titulaires. Par conséquent, il est prévu que la plupart des permis à vie seront annulés, en particulier ceux qui ont été délivrés il y a plus de 20 ans.

De même, les permis d'une durée de validité de 10 ans seraient également soumis au nouveau régime de validité de 5 ans une fois qu'ils seront échus ou lors de leur transfert à un nouveau propriétaire. Actuellement, des avis

90 days prior to their licence's expiration date. If the licence holder does not renew their licence, their licence is flagged as "expired" in the PCELS.

A public education and outreach campaign will be launched across Canada in both official languages to educate PCL holders on the new licensing requirements and vessel management responsibilities. This campaign would also support efforts to inform PCL holders with outdated contact information of PCL requirements. Existing Office of Boating Safety partnerships will be leveraged to increase the promotion of this messaging across Canada, including in northern and remote communities. Anyone who continues to operate their pleasure craft with an expired or cancelled PCL is committing an offence under the SVR and would be subject to fines.

Transfer of licence, new licences and updates to PCL information

As part of the proposed amendments, a pleasure craft would not be able to be operated until the owner obtained a licence. The new owner of a pleasure craft would need to apply to transfer a PCL. This requirement would help ensure that PCL information is updated in a timely manner. The proposed amendments would also reduce the amount of time (from 90 days to 30 days) that a licence holder can operate their pleasure craft following changes to their name or address recorded on the licence while waiting for their updated licence. The requirement to carry the relevant documents on board for both provisions would remain in place. Overall, these proposed amendments would improve the quality of the data contained in the PCELS.

Cancelling a PCL

The proposed amendments would enable the Minister to cancel a PCL when

- a licence holder has failed to update or transfer a licence;
- a licence holder has failed to renew a licence upon expiry (i.e. a new or a lifetime licence is not renewed); or
- by request from a licence holder (e.g. a PCL holder no longer uses the pleasure craft).

In instances where a licence holder has requested that their PCL be cancelled, the proposed amendments would also allow the Minister of Transport to specify how the cancellation must be made (i.e. setting out the information that must be provided when applying to cancel a PCL).

sont envoyés aux titulaires de PEP d'une validité de 10 ans 90 jours avant l'expiration du permis. Si le titulaire du permis ne le renouvelle pas, le permis sera marqué comme étant « expiré » dans le SEDPEP.

Une campagne d'éducation et de sensibilisation du public sera entreprise à l'échelle du Canada, dans les deux langues officielles, afin d'informer les titulaires de PEP des nouvelles exigences en matière de permis et des responsabilités de gestion des bâtiments. Cette campagne visera également à informer les titulaires de PEP dont les coordonnées sont obsolètes des obligations qui leur incombent. Les partenariats existants du Bureau de la sécurité nautique seront mis à profit pour promouvoir ce message dans tout le Canada, y compris au sein des collectivités nordiques et éloignées. Toute personne qui continue d'utiliser son embarcation de plaisance avec un PEP périmé ou annulé commet une infraction au *Règlement sur les petits bâtiments* et est passible d'une amende.

Transfert de permis, nouveaux permis et mises à jour des renseignements du PEP

Dans le cadre des modifications proposées, une embarcation de plaisance ne pourrait être utilisée avant que son propriétaire n'obtienne un permis. Le nouveau propriétaire d'une embarcation de plaisance devrait demander le transfert d'un PEP. Cela permettrait de s'assurer que les renseignements relatifs au PEP sont mis à jour en temps voulu. Les modifications proposées feraient également passer de 90 à 30 jours la période pendant laquelle un titulaire de permis peut utiliser son embarcation de plaisance à la suite du changement de nom ou d'adresse inscrit sur le permis en attendant la mise à jour de celui-ci. L'obligation d'avoir les documents pertinents à bord dans les deux cas resterait en place. Dans l'ensemble, ces modifications proposées amélioreraient la fiabilité des données présentes dans le SEDPEP.

Annulation d'un PEP

Les modifications proposées permettraient au ministre d'annuler un PEP dans les cas suivants :

- Un titulaire de permis a omis de mettre à jour ou de transférer son permis;
- Un titulaire de permis ne l'a pas renouvelé à son expiration (c'est-à-dire qu'un nouveau permis ou un permis à vie n'est pas renouvelé);
- À la demande d'un titulaire de permis (par exemple si le titulaire du PEP n'utilise plus l'embarcation de plaisance).

Dans le cas où un titulaire de permis demande l'annulation de son PEP, les modifications proposées permettraient également au ministre des Transports de préciser la façon dont l'annulation doit être effectuée (c'est-à-dire en indiquant les renseignements qui doivent être fournis lors de la demande d'annulation d'un PEP).

These proposed amendments would help ensure pleasure craft that are no longer in service are listed as inactive in the PCELS, providing Transport Canada with a clear picture as to how many pleasure craft are currently operating in Canada.

Scope of pleasure craft requiring PCLs

The proposed amendments to the SVR would expand pleasure craft licensing requirements to apply to all wind-powered pleasure craft that are above six metres in length, except for human-powered vessels (e.g. kayaks, canoes, dragon boats). These wind-powered pleasure craft were previously excluded from SVR requirements. Expanding licensing requirements to wind-powered vessels above six metres in length would provide a more comprehensive dataset of pleasure craft in the PCELS. It would also strengthen vessel owner identification of these vessels for search and rescue agencies in the event of emergency situations and for DEOs to ensure licence holders for these vessels comply with the regulatory requirements of marine and environmental programs, such as WAHVA.

The expansion of the licensing requirements for wind-powered pleasure craft that are above six metres in length would come into force two years after the proposed amendments are published in the *Canada Gazette*, Part II. Operators of these pleasure craft could obtain a licence at any time during this two-year period. If they do not obtain a pleasure craft licence by the end of the two-year period and continue to operate the pleasure craft, they would be committing an offence under the SVR and would be subject to fines under the *Contraventions Regulations*. Notice of the new requirements for these operators will be communicated as part of this project's ongoing education and outreach campaign.

Introduce a service fee for pleasure craft licensing services

This regulatory proposal would introduce a new \$24 service fee to PCL holders in the SVR for

- a new PCL;
- a PCL renewal;
- a PCL transfer; or
- a request for a replacement PCL document.

Les modifications proposées contribueraient à faire en sorte que les embarcations de plaisance qui ne sont plus en service soient inscrites comme inactives dans le SEDPEP, ce qui donnera à Transports Canada une idée claire du nombre d'embarcations de plaisance actuellement en service au Canada.

Portée des embarcations de plaisance nécessitant un PEP

Les modifications proposées au *Règlement sur les petits bâtiments* élargiraient les exigences en matière de permis d'embarcation de plaisance pour qu'elles s'appliquent à toutes les embarcations de plaisance propulsées par le vent qui ont une longueur de plus de six mètres, à l'exception des bâtiments à propulsion humaine (par exemple kayaks, canots, bateaux-dragons). Ces embarcations propulsées par le vent étaient auparavant exclues des exigences du RPB. L'extension des exigences en matière de permis aux bâtiments propulsés par le vent qui ont une longueur de plus de six mètres fournirait un ensemble de données plus complet sur les embarcations de plaisance dans le SEDPEP. Cela renforcerait également l'identification des propriétaires de ces bâtiments pour les agences de recherche et de sauvetage en cas d'intervention d'urgence et pour les organismes d'application de la loi désignés afin de s'assurer que les titulaires de permis pour ces bâtiments respectent les exigences réglementaires des programmes maritimes et environnementaux, comme la LEBAD.

L'élargissement des exigences en matière de permis aux bâtiments propulsés par le vent qui ont une longueur de plus de six mètres entrerait en vigueur deux ans après la publication des modifications proposées dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Les exploitants des embarcations de plaisance concernées pourraient obtenir leur permis à tout moment pendant cette période de deux ans. Les exploitants qui n'auraient pas obtenu le permis à la fin de la période de deux ans et continueraient d'utiliser leur embarcation commettraient une infraction au RPB qui pourrait faire l'objet d'une amende au titre du *Règlement sur les contraventions*. Ces nouvelles exigences seront communiquées dans le cadre de la campagne d'éducation et de sensibilisation en cours du projet.

Instauration de frais de service pour les services de délivrance de permis d'embarcation de plaisance

La présente proposition réglementaire instaurerait de nouveaux frais de service de 24 \$ pour les titulaires de PEP dans le RPB pour :

- un nouveau PEP;
- un renouvellement de PEP;
- un transfert de PEP;
- une demande de remplacement d'un document de PEP.

This service fee would not apply when changing personal information (e.g. an address or phone number) or cancelling a licence, so as not to discourage licence holders from keeping their information up-to-date. The proposed amendments are expected to increase the annual number of PCL transactions⁶ processed and increase program costs. Therefore, recovered costs from the service fee would help to cover a portion of the costs associated with administering the pleasure craft licensing program, which is currently funded 100% by Canadian taxpayers.

Administration costs for the pleasure craft licensing program vary from year to year, depending on the number of licence transactions processed. A costing analysis determined that it costs \$24.16 for Transport Canada to process a PCL transaction. The proposed new service fee of \$24 per transaction would represent a 99% cost recovery rate for Transport Canada and would rebalance the financial burden of the program's administration costs from Canadian taxpayers to PCL holders, as PCL holders are the primary beneficiaries of the program.

The proposed \$24 service fee was determined based on the level of effort to provide licensing services (which Transport Canada contracts out to a third party), the benefits accrued to PCL holders, and the ability of pleasure craft owners to absorb this new service fee, which is comparable to similar fees in other jurisdictions.

The proposed service fee would adhere to the requirements of the *Service Fees Act* (SFA) and its related instruments, such as the *Directive on Charging and Special Financial Authorities*. In line with these requirements, Transport Canada developed a fee proposal and provided it to the Treasury Board of Canada Secretariat (TBS) in August 2020, prior to starting public consultation in November 2020 on the fee and other proposed amendments to the SVR.

Ces frais de service ne s'appliqueraient pas à la modification de renseignements personnels (par exemple une adresse ou un numéro de téléphone) ou à l'annulation d'un permis, afin de ne pas décourager les titulaires de permis de tenir leurs renseignements à jour. On s'attend à ce que les modifications proposées accroissent le nombre annuel de transactions⁶ de PEP traitées et augmentent les coûts du programme. Ainsi, les coûts recouverts grâce aux frais de service aideraient à couvrir une partie des coûts associés à l'administration du programme de délivrance de permis d'embarcation de plaisance, qui est actuellement financé à 100 % par les contribuables canadiens.

Les coûts d'administration du programme de délivrance de permis d'embarcation de plaisance varient d'une année à l'autre, selon le nombre de transactions de permis traitées. D'après une analyse des coûts, il en coûte 24,16 \$ à Transports Canada pour traiter une transaction de PEP. Les nouveaux frais de service proposés de 24 \$ par transaction correspondent à un taux de recouvrement des coûts de 99 % pour Transports Canada, ce qui permettrait de basculer le fardeau financier des coûts d'administration du programme des contribuables canadiens vers les titulaires de PEP; ces derniers étant les principaux bénéficiaires du programme.

Le montant des frais de service de 24 \$ a été déterminé en fonction du niveau d'effort déployé pour fournir les services de délivrance de permis (que Transports Canada confie à un tiers), des avantages obtenus par les titulaires de PEP et de la capacité des propriétaires d'embarcations de plaisance à absorber ces nouveaux frais de service, qui sont comparables à des frais similaires dans d'autres administrations.

Les frais de service proposés respectent les exigences de la *Loi sur les frais de service* (LFS) et de ses instruments connexes, comme la *Directive sur l'imputation et les autorisations financières spéciales*. Conformément à ces exigences, Transports Canada a élaboré une proposition de frais et l'a soumise au Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT) en août 2020, avant d'entamer une consultation publique en novembre 2020 sur les frais et les autres modifications proposées pour le RPB.

⁶ The majority of transactions are triggered by the licence holder making an application to the processing centre (i.e. a request for a new PCL; a PCL renewal; a PCL transfer; a request for a replacement PCL document; an update to PCL contact information; and a PCL cancellation). Under this regulatory scenario, the number of transactions would increase both from transactions made by licence holders and those done by Transport Canada to cancel licences that have not been updated. The service fee would help recover a portion of the PCL program's increased costs.

⁶ La majorité des transactions sont déclenchées par le titulaire d'un permis présentant une demande au centre de traitement (c'est-à-dire une demande de nouveau PEP, un renouvellement de PEP, un transfert de PEP, une demande de remplacement d'un document de PEP, une mise à jour des coordonnées correspondant au PEP, et une annulation de PEP). Dans ce scénario réglementaire, le nombre de transactions augmenterait à la fois à partir des transactions effectuées par les titulaires d'un permis et celles effectuées par Transports Canada pour annuler les permis qui n'ont pas été mis à jour. Les frais de service aideraient à recouvrir une partie des coûts accrus du Programme de délivrance de permis d'embarcation de plaisance.

Changes to original fee proposal

Transport Canada is proposing that the amount of the PCL fee be \$24, instead of the \$15 figure cited in the original fee proposal. This increase is necessary due to changes in the cost inputs since 2019, which formed the basis of the fee proposed in 2020. Annual service processing costs have increased and the estimated number of PCL transactions that would be subject to the fee has decreased. Transport Canada now has new data on the actual rate of renewals observed in 2020–21 and 2021–22 for 10-year validity PCLs issued in 2010–11 and 2011–12. The rate of renewal is below the estimates used to inform the original \$15 fee.

Higher service delivery costs, combined with a smaller number of transactions across which program costs can be spread, means the “cost per unit” to process a PCL transaction has increased. This unit cost forms the foundation for the service fee. To meet the objective of ensuring that PCL holders who benefit from the PCL program pay a balanced share of the costs of the program, Transport Canada needs to increase the proposed amount of the service fee.

In addition, Transport Canada is proposing to include a clause in the SVR that would adjust the fee annually for inflation. This “adjustor” clause would ensure that the service fee keeps pace with the rising costs of administering the PCL program over time, and that PCL holders, who are the primary beneficiaries of the service, continue to pay for program costs in line with the intended regulatory objective. The original fee proposal contemplated that Transport Canada may pursue such an approach.

Low-materiality Fees Regulations applicability

Because the proposed service fee is less than \$51, it would be considered a “low-materiality” fee under the *Low-materiality Fees Regulations*. As a result, pursuant to subsection 22(1) of the SFA, the fee would be exempt from several SFA requirements, including consultation, performance standards, remissions and annual adjustment.

However, Transport Canada intends to meet the spirit of the SFA with respect to most aspects of the PCL fee, despite the “low-materiality” designation. For example, Transport Canada has consulted with stakeholders extensively on the amendments noted above, including the proposed fee, and will continue to do so as part of the regulatory development. As noted above, the fee would be

Changements apportés à la proposition de frais d'origine

Transports Canada propose que le montant suggéré initialement de 15 \$ pour les frais associés au PEP soit amené à 24 \$. Ce changement est nécessaire en raison de l'évolution des données sur les coûts depuis 2019, qui constituaient la base des frais proposés en 2020. Les coûts annuels de traitement des services ont augmenté et le nombre estimé de transactions de PEP qui seraient assujetties aux frais a diminué. Transports Canada dispose maintenant de nouvelles données sur le taux réel de renouvellement observé pour les années 2020-2021 et 2021-2022 pour les PEP d'une validité de 10 ans délivrés en 2010-2011 et 2011-2012. Le taux de renouvellement est inférieur aux estimations utilisées pour établir le montant des frais initiaux à 15 \$.

L'augmentation des coûts de prestation des services, combinée à un nombre moindre de transactions sur lesquelles répartir les coûts du programme, aboutit à un « coût unitaire » du traitement d'une transaction de PEP plus élevé. Ce coût unitaire constitue la base des frais de service. Pour atteindre l'objectif d'assurer que les titulaires de PEP bénéficiaires du programme paient une part équilibrée de ses coûts, Transports Canada doit augmenter le montant proposé pour les frais de service.

De plus, Transports Canada propose d'inclure une clause dans le RPB pour ajuster les frais annuellement en fonction de l'inflation. Cette « variable d'ajustement » permettra de s'assurer que les frais de service suivent le rythme de l'augmentation des coûts d'administration du programme de PEP au fil du temps. Cela signifie fondamentalement que les titulaires de PEP, qui sont les principaux bénéficiaires du service, doivent continuer de payer les coûts du programme, conformément à l'objectif réglementaire visé. La proposition de frais initiale stipulait que Transports Canada pourrait adopter cette approche.

Applicabilité du Règlement sur les frais de faible importance

Comme les frais de service proposés sont inférieurs à 51 \$, ils seront considérés comme des frais de « faible importance » en vertu du *Règlement sur les frais de faible importance*. Par conséquent, conformément au paragraphe 22(1) de la LFS, les frais seront exemptés de plusieurs conditions stipulées dans la Loi, notamment concernant la consultation, les normes de rendement, les remises et l'ajustement annuel.

Cependant, Transports Canada a quand même l'intention de respecter l'esprit de la LFS pour la plupart des aspects des frais de PEP, malgré la désignation de « faible importance ». Par exemple, Transports Canada a consulté de manière approfondie les intervenants au sujet des modifications susmentionnées, y compris sur les frais proposés, et continuera de le faire dans le cadre de l'élaboration de

subject to an annual adjustment clause. Finally, while performance standards are not mandatory for low-materiality fees, Transport Canada would strive to adhere to the five-day service standard outlined in the “Service Standards” section below, which will also ensure compliance with the requirements of the [Policy on Service and Digital](#) and the [Directive on Service and Digital](#). With respect to the low-materiality exemption for remissions, that would remain in effect. As a result, Transport Canada would not need to remit a portion of the PCL fee to a client in cases where a service standard is not met.

Linkage with the proposed Vessel Remediation Fund

Transport Canada is also proposing the creation of a regulatory charge to finance a proposed Vessel Remediation Fund that would support measures to address wrecked, abandoned or hazardous vessels. The charge would be collected at the same time as, and be in addition to, the service fee for obtaining a new, transferred, or renewed PCL. Details of the initiative are provided in the Regulatory Charge (Fee) Proposal for the Vessel Remediation Fund.⁷ Legislative changes are still required to be made to WAHVA to authorize the fund. Stakeholders will be afforded additional opportunities in the future to provide feedback on the proposed fund once the related regulatory development occurs. The PCL service fee is expected to be in force prior to the launch of the Vessel Remediation Fund.

Application process

As is done currently, licence holders would be able to submit applications online or by mail for new PCLs or for requests to renew, transfer, or replace an existing PCL. Consistent with existing requirements, licence holders would only be able to cancel their PCL by mail, provided the application is complete and includes a note explaining the reason for cancellation, and is accompanied by the appropriate supporting documentation. Only accepting mail-in cancellations would continue to prevent erroneous cancellations (i.e. a pleasure craft is sold and the previous PCL holder cancels the licence when the onus is on the new PCL holder to transfer the licence into their name).

la réglementation. Comme il est indiqué ci-dessus, les frais seraient assujettis à une clause d’ajustement annuel. Enfin, bien que les normes de rendement ne soient pas obligatoires pour les frais de faible importance, Transports Canada s’efforcera de s’en tenir à la norme de service de cinq jours, comme il est indiqué dans la section « Normes de service » ci-dessous. Cela permettra également de se conformer aux exigences de la [Politique sur les services et le numérique](#) et de la [Directive sur les services et le numérique](#). Il convient de noter que l’exemption de remise pour faible importance restera en vigueur. Autrement dit, TC n’aura pas besoin de remettre une partie des frais de PEP à un client dans le cas où une norme de service ne soit pas respectée.

Liaison avec la proposition pour le Fonds d’assainissement concernant les bâtiments

Transports Canada propose également la création d’une redevance réglementaire pour financer le Fonds d’assainissement concernant les bâtiments, qui appuierait les mesures à l’égard des épaves et des bâtiments abandonnés ou dangereux. La redevance, qui viendrait s’ajouter aux frais de service pour l’obtention d’un nouveau PEP, le transfert d’un PEP ou le renouvellement d’un PEP, serait perçue en même temps. Les détails sont expliqués dans la Proposition de redevance réglementaire (frais) du Fonds d’assainissement concernant les bâtiments⁷. Des modifications législatives doivent encore être apportées à la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* (LEBAD) pour autoriser le Fonds. Les intervenants auront d’autres occasions ultérieurement de fournir des commentaires sur le fonds proposé une fois que la réglementation associée aura été élaborée. Les frais de service du PEP devraient entrer en vigueur avant le lancement du Fonds d’assainissement concernant les bâtiments.

Processus de demande

Comme c’est le cas à l’heure actuelle, les titulaires de permis pourraient soumettre des demandes en ligne ou par courrier pour les nouveaux PEP, mais aussi pour les demandes de renouvellement, de transfert ou de remplacement d’un PEP existant. Conformément aux conditions actuelles, les titulaires de permis ne pourraient annuler leur PEP que par la poste, à condition que la demande soit complète et accompagnée d’une note expliquant le motif de l’annulation, ainsi que des documents justificatifs appropriés. Le fait d’accepter les annulations uniquement par la poste sert à empêcher les annulations erronées (à savoir lorsqu’une embarcation de plaisance est vendue et que l’ancien titulaire du PEP annule le permis alors qu’il incombe au nouveau titulaire de transférer le PEP à son nom).

⁷ [Regulatory Charge \(Fee\) Proposal for Vessel Remediation Fund](#)

⁷ [Proposition de redevance réglementaire \(frais\) du Fonds d’assainissement concernant les bâtiments](#)

Transport Canada would continue to email PCLs to requesters who applied online, and mail PCLs to requesters whose applications were received through traditional mail, provided the application is complete and all supporting documentation is attached.

Manufacturer's identification code

The proposed amendments would require MIC holders to inform Transport Canada of any changes to their name, address or other contact information within 30 days of the change. Up-to-date contact information is important as it enables Transport Canada to contact MIC holders to ensure proper oversight and compliance with the SVR. While providing current information is already done in practice by all MIC holders of active businesses, who routinely confirm their contact information through the submission of documents to Transport Canada (e.g. through declarations of conformity and annual production reports), formalizing the requirement would ensure that businesses who are not active, and are not updating their contact information, could have their MIC reassigned after Transport Canada has exhausted methods of contacting the business. As the requirement to keep contact information up to date is done already in practice by all active MIC holders, the proposed amendments would not result in any administrative burden to active businesses.

Regulatory development

Consultation

Since 2016, regular consultations were held regarding improvements to pleasure craft licensing through annual and regional meetings of the Canadian Marine Advisory Council (CMAC) and meetings of the National Recreational Boating Advisory Council (NRBAC), which are composed of stakeholders who have an interest in recreational boating.

Starting in 2019, Transport Canada shared the proposed amendments to the SVR to address concerns raised regarding pleasure craft licensing with stakeholders at CMAC and NRBAC meetings. Stakeholders were generally supportive of the proposed amendments. Most comments received throughout these meetings were directed toward the proposed amendments to reduce licence validity periods and the introduction of the proposed service fee. In a fall 2019 CMAC meeting, a law enforcement representative stressed the importance of a shorter licence validity period (i.e. less than five years), noting that longer licence validity periods have contributed to inaccurate vessel owner information causing delays when locating licence holders. While this suggestion was considered at the fall 2019 CMAC meeting and the March 2019 National Enforcement Roundtable (detailed below), Transport

Transports Canada continuerait à envoyer les PEP par courriel à ceux qui ont présenté leur demande en ligne et par la poste à ceux dont la demande a été reçue par courrier, à condition que la demande soit complète et accompagnée de tous les documents justificatifs.

Code d'identification du fabricant

Les modifications proposées obligeraient les détenteurs de CIF à informer Transports Canada de tout changement de nom, d'adresse ou d'autres coordonnées dans les 30 jours suivant le changement. Il est important que les coordonnées soient à jour, car elles permettent à Transports Canada de communiquer avec les détenteurs de CIF afin d'assurer une surveillance adéquate et le respect du RPB. Bien que dans la pratique toutes les entreprises actives qui détiennent des CIF confirment régulièrement leurs coordonnées en soumettant des documents à Transports Canada — comme les déclarations de conformité et les rapports annuels de production — l'officialisation de cette exigence permettrait d'assurer que les entreprises qui ne sont pas actives, et qui ne mettent donc pas à jour leurs coordonnées, pourront voir leur CIF réattribué lorsque Transports Canada aura épuisé les méthodes pour les contacter. Comme l'obligation de tenir à jour leurs coordonnées est déjà mise en pratique par toutes les entreprises actives qui détiennent des CIF, la modification proposée n'entraînerait aucun fardeau administratif pour celles-ci.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Depuis 2016, des consultations ont eu lieu régulièrement concernant les améliorations à apporter aux permis des embarcations de plaisance dans le cadre de réunions annuelles et régionales du Conseil consultatif maritime canadien (CCMC) et de réunions du Conseil consultatif national sur la navigation de plaisance (CCNNP), qui sont composés de parties prenantes ayant un intérêt pour la navigation de plaisance.

À partir de 2019, Transports Canada a partagé les modifications proposées au RPB afin de répondre aux préoccupations soulevées par les intervenants lors des réunions du CCMC et du CCNNP. Elles se sont montrées généralement favorables aux modifications proposées. La plupart des commentaires reçus tout au long de ces réunions portaient sur la proposition de modification visant à réduire les périodes de validité des permis et sur l'instauration de frais de service. Lors d'une séance de consultation du CCMC à l'automne 2019, un représentant de l'application de la loi a souligné l'importance d'une période de validité des permis plus courte — inférieure à cinq ans — en faisant remarquer que les périodes de validité plus longues contribuent à l'inexactitude des renseignements sur les propriétaires d'embarcations, ce qui par conséquent entraîne des retards pour retrouver les titulaires de permis. Bien que

Canada moved forward with a set five-year validity period to be consistent with the registration period for other vessels. It was also suggested at the fall 2019 CMAC meeting that a lack of public awareness of PCL requirements was a contributing factor to inaccurate vessel owner information. As a result, Transport Canada would launch an awareness and education campaign when the proposed amendments come into force. As part of the campaign, representatives from Transport Canada would travel to marinas and docks across Canada to promote the regulatory amendments and participate at industry events such as boat shows. Updates would also be provided to the public through social media, Canadian news sources and the Office of Boating Safety web pages.

Most recently, at the 2021 spring and fall CMAC and NRBAC meetings, stakeholders were updated on the proposed amendments and given an overview of the recent online *Let's Talk Transportation* consultation, including the [Fee Proposal for Pleasure Craft Licensing Program](#) (detailed below). No opposition was raised about the proposed amendments or the proposed service fee.

In addition, consultations (as part of the Oceans Protection Plan) were held from 2016 to 2018 on the National Strategy to Address Abandoned and Wrecked Vessels, including the new WAHVA, and efforts to improve vessel owner identification. Overall, stakeholders including marine industry and trade associations; law enforcement; boating safety organizations; recreational boaters; boating safety course providers; boating safety advocates; pleasure craft dealers; associations representing cottagers; associations representing anglers, hunters, trappers and recreational fishers; and the general public expressed support for increased vessel owner responsibility and liability for wrecked and abandoned vessels, and the need to improve vessel owner identification. Law enforcement was also consulted at a National Enforcement Roundtable in March 2019 and their feedback helped inform the proposed amendments.

Let's talk transportation

Between November 12, 2020, and January 15, 2021, Transport Canada held an online consultation on the proposed amendments through Transport Canada's *Let's Talk Transportation* web page, which was promoted to the

cette possibilité ait été envisagée par le CCMC et la table ronde sur l'application de la loi (détaillée ci-dessous), Transports Canada est allé de l'avant avec une période de validité de cinq ans, afin d'être cohérent avec la période d'enregistrement des autres bâtiments. Il est également ressorti de cette séance de consultation du CCMC en 2019 que le manque de sensibilisation du public aux exigences liées au PEP contribuait à l'inexactitude des renseignements sur les propriétaires de bâtiments. Par conséquent, Transports Canada lancera une campagne de sensibilisation et d'éducation lorsque les modifications proposées entreront en vigueur. Dans le cadre de la campagne, des représentants de Transports Canada se déplaceront dans les marinas et sur les quais du pays pour promouvoir les modifications réglementaires et participer à des événements de l'industrie, tels que des salons nautiques. Des mises à jour seraient également communiquées au public par l'entremise des réseaux sociaux, des sources de nouvelles canadiennes et des pages Web du Bureau de la sécurité nautique.

Plus récemment, lors des réunions du CCMC et du CCNNP au printemps et à l'automne de 2021, les intervenants ont été informés des modifications proposées et ont eu un aperçu de la récente consultation en ligne *Parlons transport*, y compris de la Proposition de frais pour le Programme de délivrance de permis d'embarcation de plaisance (détaillée ci-dessous). Aucune objection n'a été soulevée au sujet des modifications ou des frais de service proposés.

De plus, des consultations (dans le cadre du Plan de protection des océans) ont eu lieu de 2016 à 2018 sur la Stratégie nationale relative aux bâtiments abandonnés et aux épaves, y compris la nouvelle LEBAD, et les efforts visant à améliorer l'identification des propriétaires de bâtiments. Dans l'ensemble, les parties prenantes, notamment les associations de l'industrie et du commerce maritimes, les organismes d'application de la loi, les organismes de sécurité nautique, les plaisanciers, les fournisseurs de cours de sécurité nautique, les défenseurs de la sécurité nautique, les concessionnaires d'embarcations de plaisance, les associations représentant les propriétaires de chalets, les associations représentant les pêcheurs à la ligne, les chasseurs, les trappeurs et les pêcheurs sportifs, ainsi que le grand public ont exprimé leur soutien à l'égard d'une responsabilité accrue des propriétaires de bâtiments et notamment pour les épaves et bâtiments abandonnés, et la nécessité d'améliorer l'identification des propriétaires de bâtiments. Les organismes d'application de la loi ont aussi été consultés lors d'une table ronde nationale en mars 2019 et leurs commentaires ont permis d'éclairer les modifications proposées.

Parlons transport

Du 12 novembre 2020 au 15 janvier 2021, Transports Canada a tenu une consultation en ligne sur les modifications proposées par l'intermédiaire de sa page Web *Parlons transport* présentée au public au moyen des médias

public via social media. This consultation also included the Fee Proposal for Pleasure Craft Licensing Program. In addition, Transport Canada held three virtual consultation sessions with stakeholders outlining the proposed amendments. In total, about 900 comments on the proposed amendments were received through these consultations. A small number of participants opposed the proposal to reduce licence validity periods to five years because of concerns about the potential increase in costs to the pleasure craft licensing program. In addition, participants also noted alternative measures that Transport Canada could implement to improve the validity of licence holder information, such as increasing awareness of licensing requirements and issuing expiration notices to licence holders. While Transport Canada has begun efforts to increase awareness of licensing requirements and has begun and will continue to issue expiration notices for licences, the proposed amendment to reduce licence validity periods to five years remains unchanged. This decision is consistent with feedback received from enforcement agencies who have expressed that a shorter licence validity period would help keep licence information up to date and also takes into consideration the lack of opposition received on this topic from stakeholders during the virtual consultation sessions. The decision to reduce the licence validity period was also informed by a comparison of licence validity periods in other jurisdictions.

While limited, feedback received on expanding the application of licensing requirements was generally mixed, with some participants supporting the expansion of licensing requirements to include all motorized watercraft and pleasure craft with electric motors, while others opposed expanding requirements to include all pleasure craft above six metres in length, such as sail-alone vessels that are not currently subject to licensing requirements. Given the challenges faced by DEOs when responding to emergencies involving sail-alone vessels that are not licensed, Transport Canada decided to proceed with the proposed amendment to broaden the scope of licensing requirements to include wind-powered vessels that are above six metres in length. This broader scope would ensure that Transport Canada could better monitor regulatory compliance for sail-alone vessels.

While Transport Canada consulted extensively on the proposed requirement to expand the application of licensing requirements, there was not explicit consultation on the two-year grace period that would be implemented for operators newly subject to the licensing requirements.

sociaux. Elle comportait également la [Proposition de frais pour le Programme de délivrance de permis d'embarcation de plaisance](#). Transports Canada a tenu en outre trois séances de consultation virtuelle avec les intervenants présentant les modifications proposées. Au total, ces consultations ont permis de recueillir environ 900 commentaires sur les modifications proposées. Un faible nombre de participants se sont opposés à la proposition visant à diminuer la période de validité d'un permis à cinq ans, en raison d'inquiétudes au sujet de l'augmentation potentielle des coûts du programme de délivrance de permis d'embarcation de plaisance. En outre, les participants ont également mentionné d'autres mesures que Transports Canada pourrait appliquer afin d'améliorer la validité des renseignements concernant les titulaires de permis, comme une meilleure connaissance des exigences de délivrance de permis et l'envoi d'avis d'expiration aux détenteurs de permis. Bien que Transports Canada se soit efforcé de sensibiliser davantage aux exigences de délivrance de permis et a commencé et continuera à envoyer des avis d'expiration des permis, la modification proposée qui vise à réduire la période de validité à cinq ans reste inchangée. Ceci est cohérent avec les commentaires reçus des organismes d'application de la loi qui ont fait valoir qu'une période de validité des permis plus courte favoriserait l'actualisation des renseignements en rapport avec les permis. En outre, le manque d'opposition reçu à ce sujet de la part des intervenants durant les sessions de consultation virtuelle a également été pris en compte. La décision de réduire la période de validité repose également sur une comparaison des périodes de validité dans d'autres administrations.

Bien que limités, les commentaires reçus à propos de l'extension de l'application des exigences en matière de permis étaient généralement mitigés, avec quelques participants en faveur de l'extension des exigences en matière de permis pour inclure toutes les embarcations motorisées et les embarcations de plaisance à moteur électrique, tandis que d'autres s'opposaient à l'extension des exigences pour inclure toutes les embarcations de plaisance de plus de six mètres de long, comme les voiliers qui ne sont pas actuellement assujettis aux exigences en matière de permis. Compte tenu des défis auxquels font face les organismes d'application de la loi désignés lorsqu'ils interviennent dans des situations d'urgence impliquant des voiliers qui n'ont pas de permis, Transports Canada a décidé d'aller de l'avant avec la modification proposée afin d'élargir la portée des exigences en matière de permis pour inclure les bâtiments propulsés par le vent et ayant une longueur de plus de six mètres. Cette portée élargie permettrait à Transports Canada de mieux surveiller la conformité réglementaire des voiliers.

Bien que Transports Canada ait mené de vastes consultations sur l'exigence proposée d'élargir l'application des exigences en matière de permis, il n'y a pas eu de consultation explicite sur la période de grâce de deux ans qui serait mise en œuvre pour les exploitants nouvellement

Nevertheless, TC is confident that a two-year grace period is fair, as it will provide sufficient time to train law enforcement agencies and educate operators on the new requirements prior to their coming into force.

Stakeholders' views were also mixed on the proposed amendments to reduce the time frame for owners to notify Transport Canada of changes to licence information, with some noting 30 days was not enough time to transfer a licence between sellers and buyers and others noting changes should be instantaneous. Given advancements in Transport Canada's licensing system, which permits PCL applications to be done online and processed in as little as 5 days, as well as input received from enforcement agencies who favoured a shorter time frame for updating licences, the decision was made to maintain the proposed 30-day timeline.

About half of the respondents disagreed in principle with the introduction of any fee, and the other half of respondents had no opinion or agreed to the principle that those who directly benefit from a service should pay a bigger share of the costs. About half of the respondents indicated that a \$15 fee to process an application for a new pleasure craft licence seemed quite reasonable and noted that it would represent a very small cost compared with the cost to own and operate a pleasure craft. Furthermore, some hoped that the proceeds from the fee would support boating safety, boating infrastructure, or management of abandoned boats. A full breakdown of comments is available in the [What We Heard Report](#) published on Transport Canada's website on April 13, 2021.

As discussed above, Transport Canada is now proposing that the price of the PCL service fee be set at \$24 and adjusted annually for inflation. Given that the new proposed price represents an increase of \$9 for a licence valid for five years, the economic impact to stakeholders of this change is very low. Nonetheless, upon prepublication of the proposed amendments to the SVR, Transport Canada will engage in targeted outreach to the recreational boating community using email and social media, in addition to the usual communication channels to keep stakeholders informed.

Consultation on MIC requirements

The proposed amendments to formalize the current practice for MIC holders to update their contact information as a requirement in the SVR were added later in the regulatory process and therefore were not part of initial

assujettis aux exigences en matière de permis. Néanmoins, TC est convaincu qu'une période de grâce de deux ans est équitable, car elle donnera suffisamment de temps pour former les organismes d'application de la loi et éduquer les exploitants sur les nouvelles exigences avant leur entrée en vigueur.

Les points de vue des intervenants étaient également variés à propos des modifications proposées visant à réduire les délais de déclaration à Transports Canada de changements dans les permis par leurs détenteurs, certains mentionnant que 30 jours ne constituaient pas un délai suffisant pour transférer un permis entre vendeurs et acheteurs, tandis que d'autres indiquaient que les changements devraient être instantanés. En raison des améliorations apportées au système de délivrance de permis de Transports Canada qui permet de faire une demande de PEP en ligne qui sera traitée en 5 jours, ainsi que grâce aux données reçues des organismes d'application de la loi en faveur de délais plus courts pour la mise à jour des permis, il a été décidé de maintenir le délai proposé de 30 jours.

Environ la moitié des répondants n'étaient pas d'accord sur le principe d'introduction de frais, et l'autre moitié n'avaient pas d'opinion ou étaient favorables au principe selon lequel ceux qui bénéficient directement d'un service devraient payer une plus grande part des coûts. Environ la moitié des répondants ont indiqué que des frais de 15 \$ pour traiter une demande de nouveau permis d'embarcation de plaisance semblaient très raisonnables et ont ajouté que cela représenterait un faible coût par rapport aux coûts de possession et d'exploitation d'une embarcation de plaisance. De plus, certains espéraient que le produit des frais soutiendrait la sécurité nautique, l'infrastructure de la navigation de plaisance ou la gestion des bâtiments abandonnés. Une décomposition complète des commentaires figure dans le rapport [Ce que nous avons entendu](#) publié sur le site Web de Transports Canada le 13 avril 2021.

Comme il est mentionné ci-dessus, TC propose maintenant que le prix des frais de service d'un PEP est de 24 \$, rajusté tous les ans en fonction de l'inflation. Étant donné que le nouveau prix proposé représente une augmentation de 9 \$ pour un permis d'une validité de cinq ans, l'impact économique de cette modification pour les intervenants est très faible. Néanmoins, dès la publication préalable des modifications proposées au RPB, Transports Canada entreprendra des activités de sensibilisation ciblée auprès des plaisanciers par le biais de courriels et des médias sociaux, en plus des voies de communication habituelles afin de tenir les intervenants informés.

Consultation sur les exigences de CIF

Les modifications proposées visant à formaliser la pratique actuelle des détenteurs de CIF de mettre à jour leurs coordonnées comme une exigence du règlement ont été ajoutées ultérieurement dans la procédure réglementaire,

consultations. A targeted consultation with stakeholders impacted by the proposed amendments took place in summer 2021. No concerns were raised.

Impact of COVID-19

While the COVID-19 pandemic has negatively impacted many facets of the Canadian economy, the recreational boating sector has grown. Between March and December 2020, Transport Canada recorded over 137 000 PCL transactions, a 20% increase as compared to the same period in 2019. Therefore, it is clear that COVID-19 has not reduced interest in buying or operating pleasure craft. Given that the proposed service fee is low relative to the cost of purchasing, operating and maintaining a pleasure craft, it is not expected that the introduction of the service fee, even in the COVID-19 context, would have an impact on new pleasure craft purchases or on operating existing pleasure craft. This conclusion is consistent with findings from a study⁸ commissioned by Transport Canada prior to the pandemic that found the introduction of modest fees for pleasure craft would have no discernable impact on purchasing or operating decisions with respect to pleasure craft.

Consultation with other federal departments

Transport Canada confirmed the Canadian Coast Guard's support for this regulatory proposal. This regulatory proposal would enhance pleasure craft licensing, helping to support the Canadian Coast Guard's mandate on its search and rescue operations, and the removal of vessels of concern located within waters in its specific areas of jurisdiction.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, analysis was undertaken to determine whether the proposal gives rise to modern treaty implications. This assessment examined the geographic scope and subject matter of the proposal in relation to modern treaties in effect. While no treaty obligations were identified, for the purposes of good governance, treaty groups will be notified about the proposal, as this could be of interest to their members engaged in fishing, harvesting and other daily living activities using

et par conséquent ne faisaient pas partie des consultations initiales. Une consultation ciblée a été réalisée durant l'été 2021 auprès des intervenants concernés par la modification proposée. Aucune préoccupation n'a été soulevée.

Répercussions de la COVID-19

Alors que la pandémie de COVID-19 a eu des répercussions négatives sur de nombreux aspects de l'économie canadienne, le secteur de la navigation de plaisance quant à lui s'est développé. De mars à décembre 2020, Transports Canada a enregistré plus de 137 000 transactions de permis d'embarcation de plaisance, soit une augmentation de 20 % par rapport à la même période en 2019. Par conséquent, il est clair que la COVID-19 n'a pas réduit l'intérêt dans l'achat ou l'exploitation d'une embarcation de plaisance. Étant donné que les frais de service proposés sont faibles par rapport au coût d'achat, d'exploitation et d'entretien d'une embarcation de plaisance, l'introduction de frais de service, même dans le contexte de la COVID-19, ne devrait pas avoir de répercussions sur les acquisitions de nouvelles embarcations de plaisance ou l'exploitation des embarcations de plaisance existantes. Ceci est cohérent avec les conclusions d'une étude⁸ demandée par Transports Canada avant la pandémie qui a conclu que l'introduction de frais modestes pour les embarcations de plaisance n'aurait pas de conséquences perceptibles sur les décisions d'achat ou d'exploitation d'embarcations de plaisance.

Consultation auprès d'autres ministères fédéraux

Transports Canada a confirmé l'appui de la Garde côtière canadienne pour le projet de réglementation. Ce projet améliorera la délivrance des permis d'embarcation de plaisance, favorisant ainsi l'appui du mandat de la Garde côtière canadienne pour ses opérations de recherche et sauvetage, et l'enlèvement des bâtiments préoccupants se trouvant dans les eaux de ses zones précises de compétence.

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 réalisée pour déterminer si la proposition donne lieu à des incidences sur des traités modernes. Cette évaluation a examiné la portée géographique et l'objet de la proposition par rapport aux traités modernes en vigueur. Si aucune obligation relative aux traités n'a été déterminée, aux fins d'une bonne gouvernance, les groupes visés par un traité seront avisés de la proposition, car cela pourrait intéresser les membres engagés dans des

⁸ Study: Malatest, "Establishing Owner-Financed Cleanup Funds and Introducing Service Fees for Pleasure Craft: Final Report," prepared for Transport Canada, January 2019.

⁸ Étude : Malatest, « Establishing Owner-Financed Cleanup Funds and Introducing Service Fees for Pleasure Craft: Final Report », préparée pour Transports Canada, janvier 2019.

small vessels, including pleasure craft. Letters were sent to modern treaty groups and National Indigenous Organizations notifying them of the proposal in late fall 2021. The proposal was also included in newsletters to Indigenous communities and organizations distributed by Transport Canada's Indigenous Relations Unit in June and October 2022. No comments were received; however, the Métis Nation of Alberta requested further information via a follow-up meeting and asked to be notified when the proposal was republished in the *Canada Gazette*.

Instrument choice

As part of this regulatory project, amendments are being proposed to the current pleasure craft licensing regime to enhance the integrity of data collected in the PCELS and to recover costs associated with administering the pleasure craft licensing program. Current regulatory requirements allow for the existence of lifetime licences, which are more likely to contain out-of-date information given that there are no regular points of contact between Transport Canada and lifetime licence holders. In addition to this, the regulations currently permit PCL holders to operate their pleasure craft with out-of-date information for 90 days, which in some areas is an entire boating season. Out-of-date information can impede and delay search and rescue efforts and enforcement activities. Based on the information in the existing database, it is clear that, in the absence of regulatory intervention, there would be no way to ensure that licence holder information is kept up to date.

In addition, because certain pleasure craft, such as sail-alone vessels, are not subject to licensing requirements, it is difficult for DEOs and search and rescue agencies to respond effectively to emergencies involving these vessels or to ensure they remain in compliance with the SVR. Therefore, regulatory intervention is required to ensure a consistent approach to regulating all pleasure craft.

Finally, regulatory intervention is needed to introduce a \$24 service fee for PCL transactions. Fees can only be set using the regulatory authorities provided under the *Canada Shipping Act, 2001*. Therefore, in order to establish the proposed fees, a regulatory change is necessary.

activités de pêche, de récolte et d'autres activités de la vie quotidienne pratiquées à l'aide de petites embarcations, y compris des embarcations de plaisance. Des lettres ont été envoyées aux groupes visés par un traité moderne et aux organisations nationales autochtones pour les avertir de la proposition à la fin de l'automne 2021. La proposition a également été abordée dans des infolettres diffusées par l'unité responsable des relations avec les Autochtones de Transports Canada en juin et en octobre 2022. Aucun commentaire n'a été reçu. La Métis Nation of Alberta a toutefois demandé à obtenir des renseignements supplémentaires dans le cadre d'une réunion de suivi et a demandé à être avisée lors de la publication préalable de la proposition dans la *Gazette du Canada*.

Choix de l'instrument

Dans le cadre du projet de réglementation, des modifications sont proposées au régime actuel de délivrance de permis d'embarcation de plaisance afin d'améliorer l'intégrité des données collectées dans le SEDPEP et de recouvrer les coûts associés à l'administration du programme de délivrance de permis d'embarcation de plaisance. Les exigences réglementaires actuelles permettent l'existence de permis à vie, qui sont plus susceptibles de contenir des renseignements erronés du fait qu'il n'y a pas de personne-ressource désignée entre Transports Canada et les titulaires de permis à vie. En outre, le règlement permet actuellement aux détenteurs de PEP d'exploiter leur embarcation de plaisance avec des renseignements périmés pendant 90 jours, ce qui dans certains secteurs est une saison complète de navigation. Des renseignements erronés peuvent entraver et retarder les efforts de recherche et sauvetage et l'application de la loi. Selon les renseignements figurant dans la base de données existante, il est clair qu'en l'absence d'intervention réglementaire, il n'y a aucun moyen d'assurer que les renseignements relatifs aux détenteurs de permis sont tenus à jour.

De plus, comme certaines embarcations de plaisance, les voiliers par exemple, ne sont pas soumises aux exigences de délivrance de permis, il est difficile pour les organismes d'application de la loi désignés d'intervenir de manière efficace dans les situations d'urgence les impliquant ou de veiller à ce qu'elles respectent le RPB. Ainsi, une intervention réglementaire est nécessaire pour assurer une approche uniforme de la réglementation de toutes les embarcations de plaisance.

Enfin, une intervention réglementaire est nécessaire pour introduire des frais de service de 24 \$ pour les transactions de PEP. Les frais ne peuvent être définis qu'avec les pouvoirs réglementaires accordés en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Par conséquent, un changement réglementaire est nécessaire pour établir les frais proposés.

Regulatory analysis

A pleasure craft licensing fee of \$24 would be introduced for processing the issuance, renewal, transfer or request for a replacement licence. The fee would rebalance the costs to administer the PCL program from Canadian taxpayers to PCL licence holders (who are the primary beneficiaries). In addition, lifetime and 10-year licences would be phased out and replaced with 5-year licences, which would require licence holders to spend more time submitting renewal documentation. Transport Canada would be affected by the increased demand for PCL transactions processed by a third-party service provider, hiring additional employees to support the program, and hosting education and outreach activities to notify stakeholders of the new requirements in the SVR.

Benefits and costs

The total cost of the proposed amendments is estimated to be \$39.28⁹ million between 2024 and 2033 (present value in 2022 Canadian dollars, discounted to the year 2024 at a 7% discount rate), of which \$34.99 million would be carried by PCL holders and \$4.29 million by Transport Canada. These estimated costs represent pleasure craft licensing fees, the opportunity costs for users to apply for these licences, postage costs for users that mail in applications and other costs to the Government of Canada with the administration of the pleasure craft licensing program. Of the \$34.99 million cost attributed to domestic PCL holders, \$29.34 million would be due to the introduction of the service fee.

The proposed amendments would also benefit Canadian taxpayers, as the recovered costs of \$29.34 million from the service fee charged to domestic PCL holders, and \$0.35 million from foreign PCL holders, would rebalance their financial burden to recover the cost of Transport Canada providing these services.

Therefore, the proposed amendments would result in a net cost of \$9.59 million over the 10-year period between 2024 and 2033. Despite the net monetized cost, Transport Canada considers the proposed amendments to be in the public interest of Canadians because of the qualitative benefits anticipated, which include strengthening the

⁹ Please note, some numbers may not add up exactly due to rounding.

Analyse de la réglementation

Des frais de délivrance de permis d'embarcation de plaisance s'élevant à 24 \$ seraient instaurés pour le traitement de la délivrance, du renouvellement, du transfert ou de la demande de remplacement de permis. Les frais rétabliraient les coûts de gestion du Programme de délivrance de permis d'embarcation de plaisance des contribuables canadiens aux détenteurs de permis PEP (qui en sont les principaux bénéficiaires). De plus, les permis à vie et ceux dont la période de validité est de 10 ans seraient éliminés progressivement et remplacés par des permis à validité de 5 ans qui nécessiteraient que leurs détenteurs passent davantage de temps à présenter des documents de renouvellement. Transports Canada serait affecté par l'augmentation de la demande de transactions de PEP traitées par un prestataire de services externe, embauchant des employés supplémentaires pour appuyer le programme, et organisant des activités d'éducation et de sensibilisation dans le but d'informer les intervenants sur les nouvelles exigences de la réglementation.

Avantages et coûts

Le coût total des modifications proposées est estimé à 39,28 millions de dollars⁹ entre 2024 et 2033 (valeur actuelle en dollars canadiens de 2022, actualisée par rapport à l'année 2024 à un taux d'actualisation de 7 %), dont 34,99 millions de dollars seraient assumés par les détenteurs de PEP et 4,29 millions de dollars par Transports Canada. Ces coûts estimés représentent les frais de délivrance de permis d'embarcation de plaisance, les coûts de renonciation des utilisateurs à demander ces permis, les frais d'affranchissement pour les utilisateurs qui envoient leurs demandes par la poste et d'autres coûts d'administration du programme de délivrance de permis d'embarcation de plaisance pour le gouvernement du Canada. Sur les 34,99 millions de dollars de coûts affectés aux détenteurs de PEP nationaux, 29,34 millions de dollars seraient liés à l'introduction des frais de service.

Les modifications proposées bénéficieraient également aux contribuables canadiens, car les coûts recouverts de 29,34 millions de dollars perçus en frais de service auprès des détenteurs de PEP nationaux et les 0,35 million de dollars auprès des détenteurs de PEP étrangers, rééquilibreraient la charge financière pour recouvrer le coût de la prestation de services par Transports Canada aux détenteurs de PEP.

Par conséquent, les modifications proposées aboutiraient à un coût net de 9,59 millions de dollars sur la période de 10 ans (2024 à 2033). Malgré le coût monétisé net, Transports Canada considère que les modifications proposées sont dans l'intérêt public des Canadiens, en raison des avantages qualitatifs anticipés, soit, notamment, de

⁹ Remarque : Il est possible que la somme de certains chiffres ne soit pas exacte étant donné que les chiffres ont été arrondis.

integrity and efficacy of the licensing program, supporting more efficient clean up and recovery efforts, reducing and deterring non-compliance and helping to minimize the negative environmental impacts of wrecked and abandoned vessels.

Analytical framework

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

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

The proposed amendments would result in a greater portion of the costs for the administration of the pleasure craft licensing program being carried by the users of the program. Both domestic and foreign licence holders, whose pleasure crafts are principally maintained and operated in Canada, would be affected, with the domestic licence holders bearing a greater portion of these costs. Following the Treasury Board of Canada Secretariat's [Policy on Cost-Benefit Analysis](#), the scope of this analysis is at the societal level, analyzing costs and benefits attributed to Canadians. Due to the cost-recovery nature of this initiative, the incremental costs to domestic licence holders represent a shift of the cost burden from Canadians (represented by Transport Canada) to the Canadian licence holders. Incremental costs to foreign stakeholders would represent a net increase in the cost recovered by Transport Canada (since these costs would not be borne by Canadians). Therefore, costs to domestic licence holders would have neutral impact on the Canadian society, while costs to foreign licence holders are considered a benefit to Canadians.

Unless otherwise stated, all costs and benefits are in present values expressed in 2022 Canadian dollars, discounted to the year 2024 at a 7% discount rate, over a 10-year period from 2024 to 2033.

renforcer l'intégrité et l'efficacité du programme de délivrance de permis, d'appuyer des efforts de nettoyage et de récupération plus efficaces, de réduire et de dissuader la non-conformité et d'aider à minimiser les répercussions négatives sur l'environnement causées par les épaves et les bâtiments abandonnés.

Cadre analytique

Les coûts et les avantages des modifications proposées ont été estimés conformément à la [Politique sur l'analyse coûts-avantages](#) du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada (SCT). Lorsque cela est possible, les effets sont quantifiés et évalués en valeur pécuniaire, en ne tenant compte que des coûts et avantages directs pour les intervenants dans l'analyse coûts-avantages.

Les coûts et avantages associés aux modifications proposées sont évalués sur la base de la comparaison du scénario de référence par rapport au scénario réglementaire. Le scénario de référence décrit ce qui est susceptible de se produire à l'avenir si le gouvernement du Canada ne met pas en œuvre les modifications proposées. Le scénario réglementaire fournit des renseignements sur les résultats visés à la suite de l'application des modifications proposées. Ceci est expliqué plus en détail ci-après.

Les modifications proposées aboutiraient à une part plus grande des coûts pour l'administration du programme de délivrance de permis d'embarcation de plaisance devant être assumée par les utilisateurs du programme. Les détenteurs de permis nationaux et étrangers, dont les embarcations de plaisance sont principalement entretenues et exploitées au Canada, seraient concernés; les détenteurs nationaux supporteraient toutefois une plus grande part des coûts. Selon la [Politique sur l'analyse coûts-avantages](#) du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, la portée de cette analyse se situe au niveau de la société, et analyse les coûts et les avantages attribués aux Canadiens. En raison du principe de recouvrement des coûts de cette initiative, l'augmentation des coûts pour les détenteurs nationaux constitue un transfert du fardeau des coûts des Canadiens (représentés par Transports Canada) aux détenteurs de permis canadiens. L'augmentation des coûts pour les intervenants étrangers représenterait une augmentation nette des coûts recouverts par Transports Canada (du fait que ces coûts ne seraient pas supportés par les Canadiens). Ainsi, les coûts pour les détenteurs nationaux auraient une incidence neutre sur la société canadienne, tandis que les coûts pour les détenteurs étrangers sont considérés comme un avantage pour les Canadiens.

Sauf indication contraire, tous les coûts et avantages sont exprimés en valeur actuelle (en dollars canadiens de 2022, actualisée par rapport à l'année 2024 à un taux d'actualisation de 7 %) sur une période de 10 ans (2024 à 2033).

Data and assumptions used to project PCL transaction volume

The PCL transaction volumes projected during the analytical period were based on data provided by the PCELS and the third-party service provider that delivers PCL services on behalf of Transport Canada. In particular

- future transaction volumes relating to new, transfer, replacement and amendment/update requests were projected based on the average of annual requests between 2010 and 2022, since the annual requests observed over this period were relatively stable.
- future transaction volumes relating to existing PCL renewals were projected as follows:
 - PCLs issued with a 10-year validity would be renewed at a rate of 15%, based on renewal data of such PCLs issued in 2010–2011 and 2011–2012;
 - PCLs issued with a lifetime validity would be renewed at a rate ranging between 5% and 15%, depending on when they were issued. For example, a renewal rate of 15% was applied to those issued between 2006 and May 2010 and 13% applied to those issued between 2000 and 2005;¹⁰ and
 - PCLs issued with a 5-year validity would be renewed beginning in 2029 at a rate of 30% (double the 15% renewal rate for 10-year validity PCLs). This value was chosen to reflect the expected increase in renewals that would occur once the licence validity period is reduced from lifetime or 10 years to 5 years.

There is some inherent uncertainty in the future PCL transaction volume projection given that it is unknown exactly how many of the 1.5 million PCLs with a lifetime validity relate to vessels that are still in service with owners who can be reached and are ready to comply with the new requirement to renew their PCLs. However, the third-party service provider is aware of the possibility of fluctuations to the projected transactions that it would process each year and has accounted for this possibility in its operational plan.

Baseline and regulatory scenarios

Under the baseline scenario, there were approximately 2.5 million active PCLs in Canada as of July 2021.

¹⁰ The renewal rate of 11% was applied to those issued between 1996 and 1999, 9% to those issued between 1986 and 1995, 7% to those issued between 1975 and 1985 and 5% to those issued before 1974.

Données et hypothèses utilisées pour projeter le volume des transactions de PEP

Le volume de transactions relatives aux PEP projeté au cours de la période d'analyse était fondé sur les données provenant du SEDPEP et du fournisseur de services tiers qui assure les services de PEP pour le compte de Transports Canada. En particulier :

- Les prévisions de volume futur de transactions concernant les nouvelles demandes, les demandes de transfert, de remplacement et de modification/mise à jour sont basées sur une moyenne des demandes annuelles entre 2010 et 2022 étant donné que la tendance de volume observée au cours de cette période est relativement stable.
- Les prévisions de volume futur de transactions relatives aux renouvellements des PEP sont les suivantes :
 - Les PEP ayant une période de validité de 10 ans seraient renouvelés à un taux de 15 %, selon le taux observé pour les PEP renouvelés en 2010-2011 et 2011-2012.
 - Les PEP existants valables à vie seraient renouvelés à un taux variant de 5 % à 15 %, en fonction du moment de la délivrance. Par exemple, un taux de renouvellement de 15 % a été appliqué pour les PEP délivrés entre 2006 et mai 2010 et 13 % pour ceux délivrés entre 2000 et 2005¹⁰.
 - Les PEP délivrés avec une validité de 5 ans seraient renouvelés à partir de 2029 à un taux de 30 % (le double du taux de renouvellement observé de 15 % pour les PEP d'une validité de 10 ans). Cette valeur a été choisie pour refléter l'augmentation prévue des renouvellements, qui se produirait une fois que la période de validité des permis sera réduite à 5 ans, et remplacera les périodes de validité à vie et de 10 ans.

Il existe une certaine incertitude inhérente aux estimations du volume futur de transactions relatives aux PEP, étant donné que l'on ne sait pas exactement combien des 1,5 million de permis à vie concernent des bâtiments encore en service, et dont les propriétaires peuvent être joints et sont prêts à se conformer à la nouvelle exigence de renouvellement de leur PEP. Toutefois, le fournisseur de services tiers est également conscient de la possibilité de fluctuations du nombre prévu de transactions qu'il traiterai chaque année et en a tenu compte dans son plan opérationnel.

Scénarios de référence et réglementaire

Dans le cadre du scénario de référence, il y avait environ 2,5 millions de PEP actifs au Canada en juillet 2021, dont

¹⁰ Le taux de renouvellement de 11 % a été appliqué pour ceux délivrés de 1996 à 1999, 9 % pour ceux de 1986 à 1995, 7 % pour ceux de 1975 à 1985 et 5 % pour ceux délivrés avant 1974.

Approximately 1.5 million of these are lifetime licences issued prior to May 2010 that do not require renewal, and 0.9 million were issued on or after May 2010, with a validity period of 10 years. PCL holders are not required to pay fees when applying for new PCLs, or renewing, transferring, or requesting a replacement of their existing PCLs. In addition, operators of certain types of pleasure craft, such as wind-powered vessels, are not subject to the PCL requirements prescribed in the SVR. Furthermore, PCL transactions are processed by a third-party service provider that invoices Transport Canada based on the number of processed licence requests. In addition, as part of an agreement between Transport Canada and Service Canada, Service Canada responds to inquiries from the public about the PCL program, a service for which Transport Canada is also periodically invoiced.

Under the regulatory scenario, lifetime licences would be phased out over a 6-year period and be replaced by those with a 5-year validity. Likewise, licences with a 10-year validity period would be replaced by licences with a 5-year validity period upon their expiry dates or upon transfer of the licence. When PCL holders apply for new licences, or renew, transfer, or request a replacement of an existing licence, a service fee of \$24 would be charged to continue the legal operation of their vessel. Furthermore, the proposed amendments would expand the scope of the SVR's application to include wind-powered vessels that are above six metres in length, excluding all human-powered vessels such as dragon boats and kayaks. The inclusion of other types of pleasure craft would increase the number of newly issued licences by an estimated 25 000 in total between 2024 and 2026, which would then be subject to renewal thereafter. Similar to practices under the baseline scenario, Transport Canada would be invoiced by a third-party service provider based on the number of processed PCL transactions and by Service Canada based on the number of telephone inquiries from the public.

Table 1 outlines PCL holder requirements under the baseline and regulatory scenarios. The number of affected PCL holders represents the estimated number of current PCL holders (for lifetime and 10-year validity PCLs) or prospective PCL holders (for wind-powered vessels that are above six metres in length) who will obtain a new or renewed PCL under the proposed new 5-year validity regime. For lifetime and 10-year PCLs, these estimates consider actual renewal rates for 10-year validity PCLs issued in 2010–11 and 2011–12. There are currently more lifetime and 10-year validity PCLs in existence than the figures shown in the table, but the difference represents PCLs that are not expected to be renewed.

environ 1,5 million étaient des permis à vie émis avant mai 2010 ne requérant donc pas de renouvellement et 0,9 million émis après mai 2010, pour une période de validité de 10 ans. Les détenteurs de PEP n'ont pas de frais à payer lorsqu'ils présentent une demande pour de nouveaux PEP, de renouvellement, de transfert ou de remplacement de leurs PEP existants. De plus, les exploitants de certains types d'embarcations, telles que celles propulsées par le vent, ne sont pas soumis aux exigences de délivrance de permis d'embarcation de plaisance dans le RPB. En outre, les transactions de PEP sont traitées par un prestataire de services externe, qui facture Transports Canada au prorata du nombre de demandes de permis traitées. Dans le cadre d'un accord entre Transports Canada et Service Canada, ce dernier répond aux demandes du public sur le programme de délivrance de PEP, un service pour lequel Transports Canada est également facturé de temps à autre.

Selon le scénario réglementaire, les permis à vie seraient éliminés progressivement sur une période de 6 ans et seraient remplacés par des permis d'une validité de 5 ans. De même, les permis ayant une période de validité de 10 ans seraient remplacés par des permis ayant une durée de validité de 5 ans à leur date d'expiration ou lors de leur transfert. Lorsque les titulaires de PEP demanderont un nouveau permis, ou renouvelleront, transféreront, ou demanderont le remplacement d'un permis existant, des frais de service de 24 \$ seraient appliqués pour poursuivre l'exploitation légale de leur bâtiment. De plus, les modifications proposées élargiraient la portée de l'application du RPB pour inclure les bâtiments propulsés par le vent et ayant une longueur de plus de six mètres, à l'exclusion de tous les bâtiments à propulsion humaine, tels que les bateaux-dragons et les kayaks. L'inclusion d'autres types d'embarcation de plaisance augmenterait le nombre de permis nouvellement délivrés d'environ 25 000 au total entre 2024 et 2026, qui seraient ensuite assujettis à un renouvellement par la suite. Suivant des pratiques similaires à celles évoquées dans le scénario de référence, Transports Canada serait facturé par un tiers fournisseur de services en fonction du nombre de transactions de PEP traitées et par Service Canada en fonction du nombre de demandes de renseignements téléphoniques du public.

Le tableau 1 présente les exigences pour les titulaires de PEP dans les scénarios de référence et réglementaire. Le nombre de titulaires de PEP concernés représente le nombre estimé de titulaires de PEP actuels (pour les PEP à vie et à validité de 10 ans) ou les titulaires potentiels de PEP (pour les bâtiments propulsés par le vent et ayant une longueur de plus de six mètres) qui obtiendront un PEP nouveau ou renouvelé dans le cadre du nouveau régime proposé avec une période de validité de 5 ans. Pour les PEP à vie et les PEP de 10 ans, ces estimations tiennent compte des taux de renouvellement réels des PEP de 10 ans émis en 2010-2011 et 2011-2012. Il existe actuellement plus de PEP à vie et à validité de 10 ans que les chiffres indiqués dans le tableau, mais la différence représente les PEP qui ne devraient pas être renouvelés.

Table 1: PCL holder requirements under the baseline and regulatory scenarios

Requirement	Baseline scenario	Regulatory scenario	Number of affected PCL holders
Licence with lifetime validity	No renewal required (except when owner information changes).	Licences to be phased out over a 6-year period and replaced by those with a 5-year validity. \$24 service fee to be charged for processing licence issuance, renewal, transfer or replacement.	169 442
Licence with a 10-year validity	Renewal required every 10 years. No fee charged for licence issuance, renewal, transfer, or replacement.	Renewal required every 5 years upon expiration under the baseline scenario. \$24 service fee to be charged for processing licence issuance, renewal, transfer or replacement.	679 168
Licence for wind-powered vessels above six metres in length	No licence required.	New licences to be phased in during a 2-year period, with a 5-year validity. Renewal required every 5 years. \$24 service fee to be charged for processing licence issuance, renewal, transfer or replacement.	25 000

Source: Transport Canada's Pleasure Craft Electronic Licensing System, accessed in 2022 with assumptions applied.

Tableau 1 : Exigences pour les titulaires de PEP dans les scénarios de référence et réglementaire

Exigence	Scénario de référence	Scénario réglementaire	Nombre de titulaires de PEP concernés
Permis à vie	Pas de renouvellement requis (sauf si les renseignements concernant le propriétaire changent).	Permis devant être éliminés progressivement sur une période de 6 ans et remplacés par des permis ayant une validité de 5 ans. Frais de service de 24 \$ à régler pour le traitement de la délivrance, du renouvellement, du transfert, ou d'une demande de remplacement d'un permis.	169 442
Permis ayant une validité de 10 ans	Renouvellement requis tous les 10 ans. Pas de frais à régler pour la délivrance, le renouvellement, le transfert, ou une demande de remplacement d'un permis.	Renouvellement requis tous les 5 ans dès expiration dans le scénario de référence. Frais de service de 24 \$ à régler pour le traitement de la délivrance, du renouvellement, du transfert, ou d'une demande de remplacement d'un permis.	679 168
Permis pour les bâtiments propulsés par le vent et ayant une longueur de plus de six mètres	Pas de permis requis.	Nouveaux permis mis en œuvre progressivement durant une période de 2 ans et pour une période de validité de 5 ans. Renouvellement requis tous les 5 ans. Frais de service de 24 \$ à régler pour le traitement de la délivrance, du renouvellement, du transfert, ou d'une demande de remplacement d'un permis.	25 000

Source : Le Système électronique de délivrance des permis d'embarcation de plaisance de Transports Canada, évalué en 2022 avec l'application d'hypothèses

Stakeholder profile

The stakeholders immediately affected by the regulatory amendments are domestic and foreign PCL holders whose pleasure crafts are principally maintained and operated in Canada, as they would be subject to service fees for processing licence issuance, renewal, transfer or replacement. Transport Canada would also be affected due to processing licence transactions. While the PCL holders and the Government of Canada would incur costs associated with the proposed amendments, most of the costs would be borne by domestic PCL holders. In addition, manufacturers, builders, rebuilders, and importers of pleasure craft who hold MICs would be subject to a new requirement to update contact information within 30 days of a change.

Table 2 outlines the number of active PCLs by province as of 2020, of which 45% of PCLs are issued to pleasure craft located in Ontario, followed by 17% in Quebec and 13% in British Columbia. Foreign PCL holders (i.e. non-Canadian residents) make up approximately 1.18% of issued licences.

Table 2: Number of active PCLs by Canadian province

Province	Number of active PCLs
Alberta	205 462
British Columbia	361 532
Manitoba	122 064
New Brunswick	53 201
Newfoundland and Labrador	57 612
Nova Scotia	58 001
Northwest Territories	6 864
Nunavut	344
Ontario	1 215 139
Prince Edward Island	11 414
Quebec	460 487
Saskatchewan	109 752
Yukon	5 285
Non-residents	31 799

Source: Third-party Service Provider Annual Report, 2020.

Profil des intervenants

Les intervenants immédiatement concernés par les modifications réglementaires sont les titulaires de PEP nationaux et étrangers dont les embarcations de plaisance sont principalement entretenues et exploitées au Canada, car ils seraient soumis à des frais de service pour le traitement de la délivrance, du renouvellement, du transfert ou d'une demande de remplacement de permis. Transports Canada serait également concerné en raison du traitement des transactions de permis. Alors que les titulaires de PEP et le gouvernement du Canada assumeraient les coûts associés aux modifications proposées, la plupart de ces coûts seraient supportés par les titulaires de PEP nationaux. En outre, les fabricants, constructeurs, reconstruteurs et importateurs d'embarcations de plaisance qui détiennent des CIF seraient soumis à une nouvelle exigence visant à mettre à jour les coordonnées dans les 30 jours suivant un changement.

Le tableau 2 décrit le nombre de PEP actifs par province en 2020, dont 45 % des PEP sont émis pour une embarcation de plaisance se trouvant en Ontario, suivi de 17 % au Québec et 13 % en Colombie-Britannique. Les titulaires de PEP étrangers (à savoir, les résidents non canadiens) représentent environ 1,18 % des permis délivrés.

Tableau 2 : Nombre de PEP actifs par province canadienne

Province	Nombre de PEP actifs
Alberta	205 462
Colombie-Britannique	361 532
Manitoba	122 064
Nouveau-Brunswick	53 201
Terre-Neuve-et-Labrador	57 612
Nouvelle-Écosse	58 001
Territoires du Nord-Ouest	6 864
Nunavut	344
Ontario	1 215 139
Île-du-Prince-Édouard	11 414
Québec	460 487
Saskatchewan	109 752
Yukon	5 285
Non-résidents	31 799

Source : Rapport annuel d'un prestataire de services externe, 2020

Costs

The total costs of the proposed amendments are estimated to be \$39.28 million. Domestic licence holders would assume costs of \$34.99 million, of which \$29.34 million is associated with the introduction of the licensing service fee and \$5.65 million for the completion and submission of licensing applications. Transport Canada would incur costs of \$4.29 million, of which \$2.35 million is associated with the service provided by a third-party service provider, \$0.80 million with service provided by Service Canada, \$0.61 million with additional hiring and \$0.54 million with outreach and advertising.

Costs to PCL holders

Service fee

The proposed amendments would introduce a \$24 service fee¹¹ for each licence transaction, including processing the issuance of a new licence, processing the transfer of a licence, processing the request for a replacement licence and processing the renewal of an existing licence. Stakeholders subject to this new fee include all existing and new PCL holders with a pleasure craft that is (1) powered by one or more motors adding up to 7.5 kW (10 horsepower) or more, and (2) wind-powered and above six metres in length but excluding all human-powered vessels such as canoes, dragon boats and kayaks. The proposed amendments would result in a total of approximately two million¹² transactions that would be subject to the service fee between 2024 and 2033, with the annual transactions varying between approximately 150 450 and 189 000. As a result, the total cost associated with the new service fee would be \$29.34 million.

Opportunity costs for additional transactions

Since the proposed amendments would require that all existing active PCL holders renew their licence more frequently (from no renewal or every 10 years to every 5 years), there would be an increase of time spent by licence holders for submitting the corresponding documentation online or by mail.

Coûts

Le coût total des modifications proposées est estimé à 39,28 millions de dollars. Les titulaires de permis nationaux supporteraient les coûts pour un montant de 34,99 millions de dollars, dont 29,34 millions de dollars sont associés à l'instauration des frais de service pour la délivrance de permis et 5,65 millions de dollars pour remplir et soumettre les demandes de délivrance de permis. Transports Canada supporterait les coûts de 4,29 millions de dollars, dont 2,35 millions de dollars sont associés aux services fournis par un prestataire de services externe, 0,80 million de dollars pour les services fournis par Service Canada, 0,61 million de dollars pour les embauches supplémentaires et 0,54 million de dollars pour la sensibilisation et la publicité.

Coûts pour les titulaires de PEP

Frais de service

Les modifications proposées introduiraient des frais de service de 24 \$¹¹ pour chaque transaction de permis, y compris le traitement de la délivrance d'un nouveau permis, le traitement du transfert d'un permis, le traitement de la demande d'un permis de remplacement et le traitement du renouvellement d'un permis existant. Les intervenants assujettis à ces nouveaux frais comprennent tous les titulaires existants et nouveaux de PEP avec une embarcation de plaisance qui est (1) équipée d'un ou de plusieurs moteurs totalisant 7,5 kW (10 chevaux-vapeur) ou plus, et (2) propulsée par le vent et a une longueur de plus de six mètres, mais excluant tous les bâtiments à propulsion humaine, comme les canots, les bateaux-dragons et les kayaks. Les modifications proposées entraîneraient un total d'environ deux millions¹² de transactions qui seraient assujetties aux frais de service entre 2024 et 2033, avec le nombre de transactions annuelles variant entre environ 150 450 et 189 000. Par conséquent, le coût total associé aux nouveaux frais de service serait de 29,34 millions de dollars.

Coûts de renonciation pour des transactions supplémentaires

Comme les modifications proposées nécessiteraient que tous les titulaires de PEP actifs existants renouvellent leur permis plus fréquemment (de pas de renouvellement du tout ou tous les 10 ans à tous les 5 ans), il y aurait une augmentation du temps passé par les détenteurs de permis pour soumettre les documents correspondants en ligne ou par la poste.

¹¹ Fee adjusted to \$22.96 (2022 Canadian dollars) to calculate the costs and benefits presented in this analysis.

¹² Current PCLs, new licences granted during the analytical period and those that would fall into the expanded scope.

¹¹ Frais ajustés à 22,96 \$ (en dollars canadiens de 2022) pour calculer les coûts et les avantages présentés dans cette analyse.

¹² PEP existants, nouveaux permis accordés durant la période d'analyse et ceux qui tomberaient dans la portée étendue.

Transport Canada estimated that, on average, PCL holders would need to spend time on applying for or renewing an additional 80 710 PCL transactions per year, including¹³

- 21 060 additional transactions due to the elimination of lifetime licences;
- 33 960 additional transactions due to the elimination of 10-year licences;
- 3 250 additional transactions due to the inclusion of other types of pleasure craft; and
- 22 440 additional transactions due to transfers, replacements and new PCLs.

It is estimated that an online application would take a PCL holder approximately 15 minutes to complete, at an average hourly wage rate of \$40.62,¹⁴ which would result in a total cost of \$5.53 million. In addition, approximately 20% of applications would be submitted by mail, with the postage cost of \$1.07¹⁵ per letter mail; therefore, the additional cost of mailing PCL applications would be \$0.12 million. In total, the cost associated with completing and submitting PCL applications would be \$5.65 million.

Costs to Transport Canada

Service agreements

As previously described in the “Background” section, a third-party service provider and Service Canada provide services (e.g. process PCL transactions, maintain the PCELS and provide customer support) to PCL holders on behalf of Transport Canada. They then invoice Transport Canada based on the number of licence transactions and inquiries. Using historical data, it is expected that¹⁶

- the third-party service provider would process 80% of licence applications submitted online with a unit cost of \$11.96, and 20% of licence applications submitted by mail with a unit cost of \$26.33; and
- Service Canada would manage the nationwide Boating Safety Info-line and respond to inquiries on the PCL regime with a unit cost of \$4.16.

¹³ Over the 10-year period, there would be an estimated 807 240 incremental transactions in total, based on calculations by TC’s Office of Boating Safety in consultation with TC’s Cost Recovery Directorate. The transaction breakdown may not add up due to rounding.

¹⁴ Average Canadian hourly wage (\$32.49 per hour) with 25% overhead. Statistics Canada. Table 14-10-0064-01, Employee wages by industry.

¹⁵ Canada Post postage rate for standard size mail up to 30 g.

¹⁶ Costs to the third-party service provider and Service Canada are estimated by Transport Canada’s subject matter experts.

Transports Canada a estimé qu’en moyenne, les titulaires de PEP devraient passer du temps pour faire une demande de permis ou pour un renouvellement, soit 80 710 transactions de PEP supplémentaires par an, notamment¹³ :

- 21 060 transactions supplémentaires en raison de l’élimination des permis à vie;
- 33 960 transactions supplémentaires en raison de l’élimination des permis ayant une période de validité de 10 ans;
- 3 250 transactions supplémentaires en raison de l’inclusion d’autres types d’embarcation de plaisance;
- 22 440 transactions supplémentaires en raison des demandes de transfert, de remplacement et de nouveaux PEP.

On estime qu’il faudrait environ 15 minutes à un détenteur de PEP pour remplir une demande en ligne, à un taux horaire de salaire moyen de 40,62 \$¹⁴, ce qui aboutirait à un coût total de 5,53 millions de dollars. En outre, environ 20 % des demandes seraient présentées par courrier, au tarif d’affranchissement de 1,07 \$¹⁵ par lettre. Par conséquent, le coût additionnel de l’envoi des demandes de PEP par la poste serait de 0,12 million de dollars. Au total, le coût pour remplir et présenter les demandes de PEP serait de 5,65 millions de dollars.

Coûts pour Transports Canada

Ententes de services

Comme indiqué précédemment à la section « Contexte », un prestataire de services externe et Service Canada fournissent des services (c’est-à-dire traitent les transactions de PEP, tiennent à jour le SEDPEP et offre un soutien à la clientèle) aux titulaires de PEP au nom de Transports Canada. Ensuite, ils transmettent leur facture à Transports Canada sur la base du nombre de transactions de permis et des demandes de renseignements. Sur la base des données historiques, il est attendu que¹⁶ :

- le prestataire de services externe traiterait 80 % des demandes de permis présentées en ligne au coût unitaire de 11,96 \$ et 20 % des demandes de permis envoyées par la poste au coût unitaire de 26,33 \$;

¹³ Sur la période de 10 ans, il y aurait progressivement un nombre estimé de 807 240 transactions, basé sur les calculs du Bureau de la sécurité nautique de TC en consultation avec la Direction générale du recouvrement des coûts de TC. Les chiffres des transactions ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre à la répartition.

¹⁴ Salaire horaire canadien moyen (32,49 \$ de l’heure) avec 25 % de frais généraux. Statistique Canada. Tableau 14-10-0064-01, Salaires des employés selon l’industrie.

¹⁵ Tarif d’affranchissement de Postes Canada pour une lettre de taille standard pesant jusqu’à 30 g.

¹⁶ Les coûts pour le prestataire de services externe et Service Canada sont estimés par les experts en la matière de Transports Canada.

It is estimated that the total costs from PCL service providers would be \$3.14 million: \$2.35 million would be accrued by the third-party service provider, and \$0.80 million by Service Canada.¹⁷

Additional hiring

It is expected that Transport Canada would hire additional resources, starting in 2024, as follows:

- one indeterminate employee at the AS-03 level (0.25 [full-time equivalent (FTE)]) to support the increased volume of PCL inquiries expected to be fielded by the Office of Boating Safety; and
- one indeterminate employee at the GT-04 level (0.5 FTE) to support outreach and awareness.

As a result, incremental costs are estimated to be \$0.61 million over the analytical period.¹⁸

Transport Canada would also hire 12 summer students to support their outreach and awareness program in 2023. The students are expected to travel across Canada to help promote the regulatory amendments, including 15 overnight stays, 45 travel days, meals and incidentals in 2023. The total costs are estimated to be \$0.22 million incurred in 2023 (\$0.17 million associated with their wages and \$0.05 million associated with their travel, meals and incidentals). These costs would be incurred in 2023, prior to the registration of the Regulations; therefore, they would be out of the scope of the cost-benefit analysis and considered sunk costs.

Education and outreach

It is expected that Transport Canada would participate in outreach activities, starting in 2024 for each year of the analytical period, as follows:

- organize an education and outreach campaign to disseminate boating safety materials and participate in industry events; and

¹⁷ Service Canada projected the number of inquiries in the analytical time frame and provided the cost estimate based on the unit cost of inquiries.

¹⁸ The pay rates are based on the highest [TBS rates of pay for public service employees](#), and include a 30% overhead for each indeterminate employee.

- Service Canada g rerait la ligne de renseignements sur la sécurité nautique à l'échelle nationale et répondrait aux demandes sur le régime de délivrance de PEP pour un c t unitaire de 4,16 \$.

Il est estimé que l'ensemble des c ts des prestataires de services de PEP serait de 3,14 millions de dollars : 2,35 millions de dollars seraient générés par le prestataire de services externe et 0,80 million de dollars par Service Canada¹⁷.

Embauches supplémentaires

Il est attendu que Transports Canada embaucherait des ressources supplémentaires, d s 2024, comme suit :

- un employé nommé pour une période indéterminée au niveau AS-03 (0,25 [ quivalent temps plein (ETP)]) afin de répondre à l'augmentation du nombre de questions de PEP devant être traitées par le Bureau de la sécurité nautique;
- un employé nommé pour une période indéterminée au niveau GT-04 (0,5 ETP) pour appuyer la sensibilisation et l' ducation.

Ainsi, les c ts additionnels sont estimés à 0,61 million de dollars sur la période d'analyse¹⁸.

Transports Canada embaucherait également 12 étudiants pour l'été afin de soutenir son programme de sensibilisation et d'éducation en 2023. Les étudiants devraient voyager partout au Canada pour aider à promouvoir les modifications réglementaires, ce qui comprend 15 nuitées, 45 jours de voyage, les repas et indemnité de faux frais en 2023. Les c ts totaux sont estimés à 0,22 million de dollars engagés en 2023 (0,17 million de dollars associés à leurs salaires et 0,05 million de dollars associés à leurs déplacements, repas et indemnité de faux frais). Ces c ts seraient supportés en 2023, avant l'enregistrement du Règlement, et seraient donc hors de la portée de l'analyse c ts-avantages et considérés comme des c ts irrécupérables.

 ducation et sensibilisation

Il est attendu que Transports Canada participe à des activités de sensibilisation, à compter de 2024 et à chaque année de la période d'analyse, à savoir :

- organiser une campagne d'éducation et de sensibilisation afin de distribuer de la documentation sur la sécurité nautique et de participer à des activités de l'industrie;

¹⁷ Service Canada a prévu le nombre de demandes sur la période d'analyse et a fourni une estimation de c t sur la base du c t unitaire des demandes.

¹⁸ Les taux de rémunération sont fondés sur les [taux du SCT pour les employés de l'administration publique](#) les plus élevés, et incluent 30 % de frais généraux pour chaque employé nommé pour une période indéterminée.

- notify stakeholders of the requirements when the regulations come into force using social media, Canadian news sources and the Office of Boating Safety web pages.

It is estimated that the total costs from education and outreach activities would be \$0.54 million: \$0.18 million associated with the outreach campaign and \$0.36 million associated with advertising.

Costs to MIC Holders

The proposed amendments would formalize the current practice for MIC holders to update the Minister of Transport if there is a change to information, such as the business name or address, within 30 days of the change as a requirement in the SVR. Based on Transport Canada's MIC database, it is expected that all active MIC holders already voluntarily update information to Transport Canada, as per normal business practice and therefore this amendment would not impose incremental costs on businesses. For illustration purposes only, it is estimated that each occurrence, per business, would amount to approximately \$6.77.¹⁹

Benefits

The proposed amendments would result in a rebalancing of cost from Canadians to PCL holders, as a \$24 service fee per transaction would be charged to PCL holders for processing the licence issuance, transfer, replacement, or renewal. As a result, the total cost recovered would be \$29.69 million, \$29.34 million of which would be from Canadian PCL holders (neutral impact on the Canadian society), and \$0.35 million from foreign PCL holders (a net benefit to Canadian taxpayers).

Break-even analysis

As stated above, the total net present value cost of the proposed amendments is \$9.59 million. The number of wrecked and abandoned vessels within Canadian waters were evaluated using a break-even analysis, which aims to determine the percentage reduction of wrecked vessels required to equal or surpass the net cost of the proposal. More accurate information on vessel owners stationed within the PCELS is not expected to prevent the abandonment of vessels. Transport Canada believes that the proposed amendments, specifically the anticipation of more

- lorsque les règlements entreraient en vigueur, aviser les intervenants des exigences par le biais des médias sociaux, des sources d'information canadiennes et des pages Web du Bureau de la sécurité nautique.

Il est estimé que le coût total des activités d'éducation et de sensibilisation serait de 0,54 million de dollars; 0,18 million de dollars étant liés à la campagne de sensibilisation et 0,36 million de dollars à la publicité.

Coûts pour les détenteurs de CIF

La modification proposée formaliserait la pratique actuelle des détenteurs de CIF qui consiste à informer le ministre des Transports en cas de changement d'information, comme le nom et l'adresse de l'entreprise, dans les 30 jours du changement, et ce, dans le cadre d'une exigence du RPB. Si l'on se réfère à la base de données des CIF de Transports Canada, tous les détenteurs d'un CIF actif devraient déjà avoir volontairement informé Transports Canada de tout changement, dans le cadre d'une pratique commerciale normale et par conséquent, cette modification ne devrait pas imposer de coûts supplémentaires aux entreprises. À des fins d'illustration uniquement, il est estimé que chaque occurrence, par entreprise, atteindrait la somme approximative de 6,77 \$¹⁹.

Avantages

Les modifications proposées aboutiraient à un transfert des coûts des Canadiens aux titulaires de PEP, sous la forme de frais de service de 24 \$ par transaction qui seraient imputés à ces derniers pour le traitement de la délivrance des permis, de leur transfert, de leur remplacement ou de leur renouvellement. Au bout du compte, le coût total recouvré serait de 29,69 millions de dollars, dont 29,34 millions de dollars émaneraient des titulaires de PEP canadiens (incidence neutre sur la société canadienne), et 0,35 million de dollars des titulaires de PEP étrangers (avantage net pour les contribuables canadiens).

Analyse de rentabilité

Comme indiqué au préalable, le coût net total en valeur actuelle des modifications proposées est de 9,59 millions de dollars. Le nombre d'épaves et de bâtiments abandonnés dans les eaux canadiennes a été évalué à l'aide d'une analyse de rentabilité, qui vise à déterminer le pourcentage de réduction des épaves requis pour égaler ou dépasser le coût net de la proposition. Des renseignements plus précis sur les propriétaires d'embarcations contenues dans le SEDPEP ne devraient pas empêcher l'abandon des bâtiments. Transports Canada est d'avis

¹⁹ Estimated opportunity cost of 10 minutes, at the average Canadian wage rate (\$32.49 per hour) with 25% overhead. Table 14-10-0064-01, Employee wages by industry.

¹⁹ Coût de renonciation estimé de 10 minutes, au taux de salaire canadien moyen (32,49 \$ par heure) avec 25 % de frais généraux. Tableau 14-10-0064-01, Salaires des employés selon l'industrie.

accurate information stemming from increased PCL renewals, could deter non-compliance and result in fewer occurrences, improving boating safety and minimizing environmental impacts of wrecked and abandoned vessels.

The cost for remediating, removing or disposing of a wrecked or abandoned vessel (or problem vessel) depends on many factors specific to the vessel itself, such as the length, the material, the degree of deterioration and the location. The average cost ranges from \$15,000 to \$75,000 depending on the type of pleasure craft, the action required (removal, disposal, dismantle, etc.), the complexity of the task and the state of the industry in the region.²⁰ The Canadian Coast Guard national inventory has identified that 83% of total problem vessels (including pleasure craft, commercial vessels) have no known owners. Although the proposed amendments are not expected to provide benefits in situations where licence holders do not actively renew their licences (Transport Canada will not have accurate data to identify vessel owners and hold them responsible for removal costs), it is anticipated that with a higher degree of owner accountability, vessel owners will be incentivized to responsibly manage their vessels moving forward, which could further benefit the environment and mitigate damage to Canadian ecosystems where wrecked vessels would be found.

Given a lack of available research and literature on the correlation between stored vessel owner data and non-compliance, Transport Canada cannot predict or assume the magnitude of this impact before analyzing the change of compliance after the amendments come into force.

It is estimated that at the break-even point in the central analysis, a reduction of 7.30%, or an average yearly reduction of 21 fewer occurrences in the regulatory scenario compared to the baseline scenario would be required. Transport Canada believes that this expected reduction is achievable.

que les modifications proposées, en particulier l'anticipation de renseignements plus exacts grâce à la hausse des renouvellements de PEP, pourraient décourager le non-respect de la loi et en réduire le nombre, améliorant ainsi la sécurité nautique et minimisant les répercussions des épaves et des bâtiments abandonnés sur l'environnement.

Le coût pour assainir, enlever ou éliminer une épave ou un bâtiment abandonné (ou problématique) dépend de nombreux facteurs propres à l'embarcation elle-même, comme la longueur, les matériaux, le degré de détérioration et l'emplacement. Le coût moyen varie de 15 000 \$ à 75 000 \$ selon le type d'embarcation de plaisance, les mesures requises à prendre sur le bâtiment (enlèvement, élimination, démantèlement, etc.), la complexité de la tâche et l'état de l'industrie dans la région²⁰. L'inventaire national de la Garde côtière canadienne a déterminé que 83 % du nombre total des bâtiments problématiques (y compris les embarcations de plaisance, les bâtiments commerciaux, etc.) n'ont pas de propriétaires connus. Bien que les modifications proposées ne devraient pas fournir d'avantages dans les cas où les titulaires de permis ne procèdent pas activement au renouvellement de leurs permis (Transports Canada ne disposera pas de données précises pour identifier les propriétaires des embarcations et les tenir responsables des coûts d'enlèvement), on prévoit qu'avec un renforcement des obligations des propriétaires, les propriétaires des embarcations seront incités à gérer leurs embarcations de manière responsable à compter de maintenant, ce qui pourrait présenter de futurs avantages pour l'environnement et atténuer les dommages sur les écosystèmes canadiens où se trouveraient des épaves.

En raison d'un manque d'études et de documents disponibles sur la corrélation entre les données stockées sur les propriétaires d'embarcation et la non-conformité, Transports Canada ne peut pas prédire ni présumer l'ampleur de cet impact avant d'avoir analysé le changement en matière de respect une fois les modifications appliquées.

Il est estimé qu'au seuil de rentabilité de l'analyse centrale, une réduction de 7,30 %, ou une réduction annuelle moyenne de 21 cas de moins dans le scénario réglementaire par rapport au scénario de référence serait requise. Transports Canada estime qu'il est possible de parvenir à une telle réduction.

²⁰ Provided by the Canadian Coast Guard and Transport Canada's Navigation Protection Program based on the removal of wrecked pleasure crafts since the inception of WAHVA.

²⁰ Fournis par la Garde côtière canadienne et le Programme de protection de la navigation de Transports Canada sur la base de l'enlèvement des épaves d'embarcations de plaisance depuis l'entrée en vigueur de la LEBAD.

Cost-benefit statement

Énoncé des coûts et avantages

Number of years: 10 (2024–2033)

Nombre d'années : 10 (2024-2033)

Base year for costing: 2022

Année de base pour le calcul des coûts : 2022

Present value base year: 2024

Valeur actuelle pour l'année de référence : 2024

Discount rate: 7%

Taux d'actualisation : 7 %

Table 3: Monetized costs (in millions)

Impacted stakeholder	Description of cost	First year: 2024	Annual average (2025–2032)	Final year: 2033	Total (present value)	Annualized value
Domestic PCL holders	Service fees	\$4.0	\$2.91	\$2.04	\$29.34	\$4.18
	Licence applications	\$0.42	\$0.56	\$0.67	\$5.53	\$0.79
	Mail-in application postage fees	\$0.01	\$0.01	\$0.01	\$0.12	\$0.02
Government of Canada (represented by Transport Canada)	Service contracts	\$0.30	\$0.32	\$0.30	\$3.14	\$0.45
	Additional hires	\$0.08	\$0.06	\$0.04	\$0.61	\$0.09
	Education and outreach campaign and advertising	\$0.07	\$0.05	\$0.04	\$0.54	\$0.08
All stakeholders	Total costs	\$4.88	\$3.91	\$3.10	\$39.28	\$5.59

Tableau 3 : Coûts monétarisés (en millions)

Intervenant concerné	Description du coût	Première année : 2024	Moyenne annuelle (2025-2032)	Dernière année : 2033	Total (valeur actuelle)	Valeur annualisée
Titulaires de PEP nationaux	Frais de service	4,0 \$	2,91 \$	2,04 \$	29,34 \$	4,18 \$
	Demandes de permis	0,42 \$	0,56 \$	0,67 \$	5,53 \$	0,79 \$
	Frais d'affranchissement d'une demande de permis par la poste	0,01 \$	0,01 \$	0,01 \$	0,12 \$	0,02 \$
Gouvernement du Canada (représenté par Transports Canada)	Contrats de services	0,30 \$	0,32 \$	0,30 \$	3,14 \$	0,45 \$
	Embauches supplémentaires	0,08 \$	0,06 \$	0,04 \$	0,61 \$	0,09 \$
	Campagne d'éducation et de sensibilisation et publicité	0,07 \$	0,05 \$	0,04 \$	0,54 \$	0,08 \$
Tous les intervenants	Coûts totaux	4,88 \$	3,91 \$	3,10 \$	39,28 \$	5,59 \$

Table 4: Monetized benefits (in millions)

Impacted stakeholder	Description of benefit	First year: 2024	Annual average (2025–2032)	Final year: 2033	Total (present value)	Annualized value
Canadians (represented by Transport Canada)	Service fees from domestic PCL holders	\$4.0	\$2.91	\$2.04	\$29.34	\$4.18
	Service fees from foreign PCL holders	\$0.05	\$0.03	\$0.02	\$0.35	\$0.05
All stakeholders	Total benefits	\$4.05	\$2.94	\$2.06	\$29.69	\$4.23

Tableau 4 : Avantages monétarisés (en millions)

Intervenant concerné	Description des avantages	Première année : 2024	Moyenne annuelle (2025-2032)	Dernière année : 2033	Total (valeur actuelle)	Valeur annualisée
Canadiens (représentés par Transports Canada)	Frais de service pour les titulaires de PEP nationaux	4,0 \$	2,91 \$	2,04 \$	29,34 \$	4,18 \$
	Frais de service pour les titulaires de PEP étrangers	0,05 \$	0,03 \$	0,02 \$	0,35 \$	0,05 \$
Tous les intervenants	Total des avantages	4,05 \$	2,94 \$	2,06 \$	29,69 \$	4,23 \$

Table 5: Summary of monetized costs and benefits (in millions)

Impacts	First year: 2024	Annual average (2025-2032)	Final year: 2033	Total (present value)	Annualized value
Total costs	\$4.88	\$3.91	\$3.10	\$39.28	\$5.59
Total benefits	\$4.05	\$2.94	\$2.06	\$29.69	\$4.23
NET IMPACT	-\$0.83	-\$0.97	-\$1.04	-\$9.59	-\$1.36

Tableau 5 : Résumé des coûts et avantages monétarisés (en millions)

Répercussions	Première année : 2024	Moyenne annuelle (2025-2032)	Dernière année : 2033	Total (valeur actuelle)	Valeur annualisée
Coûts totaux	4,88 \$	3,91 \$	3,10 \$	39,28 \$	5,59 \$
Avantages totaux	4,05 \$	2,94 \$	2,06 \$	29,69 \$	4,23 \$
INCIDENCE NETTE	-0,83 \$	-0,97 \$	-1,04 \$	-9,59 \$	-1,36 \$

Qualitative benefits

The pleasure craft licensing regime supports emergency response and enforcement activities, including WAHVA, by using data within the PCELS to identify licence holders and their associated vessels. The increased ability to accurately identify licence holders of pleasure craft found adrift or pleasure craft that are wrecked, abandoned or hazardous using new information reported to Transport Canada could assist in reducing emergency response time and lead to more effective and targeted rescues in the case that stakeholders update their data in compliance with the SVR (reduction in widespread search and rescue missions). It is often difficult for Transport Canada and the Canadian Coast Guard to identify licence holders, as some data in the PCELS is outdated due to the lengthy or non-existent licence renewal frequencies. Licence holders may also feel more inclined to take advantage of this information gap when deciding to abandon their vessel, especially when remediation is an impossibility. It is anticipated that, with more accurate information housed by Transport Canada, licence holders would be deterred from abandoning their vessel and encouraged to remain responsible for it throughout its lifespan (ensuring they meet regulatory requirements) and until the end of its life (ensuring an owner properly disposes of their pleasure

Avantages qualitatifs

Le régime de délivrance de permis d'embarcation de plaisance soutient les interventions d'urgence et les activités d'application de la loi, notamment la LEBAD, en utilisant les données du SEDPEP pour identifier les détenteurs de permis et les embarcations qui leur sont associées. La capacité accrue de pouvoir identifier avec précision les titulaires des permis d'embarcations de plaisance se trouvant à la dérive ou qui sont à l'état d'épaves, abandonnées ou dangereuses grâce aux nouveaux renseignements fournis à Transports Canada pourrait aider à réduire les temps d'intervention en cas d'urgence et aboutir à des sauvetages mieux ciblés et plus efficaces si les intervenants mettent à jour les renseignements qui les concernent conformément au RPB (réduction des missions de recherche et sauvetage à grande échelle). Il est souvent difficile pour Transports Canada et la Garde côtière canadienne d'identifier les titulaires des permis, car certaines données contenues dans le SEDPEP sont erronées en raison des fréquences trop longues ou inexistantes de renouvellement de permis. Les détenteurs de permis peuvent également se sentir mieux disposés à tirer parti de ces lacunes au niveau des renseignements lorsqu'ils décident d'abandonner leur embarcation, en particulier lorsque l'assainissement est impossible. Il est à prévoir qu'avec davantage de renseignements

craft). There is an increased likelihood that with more updated information in the PCELS, PCL holders that comply with the proposed amendments (i.e. actively renew their licences and therefore their information stored in the PCELS) and abandon their vessel would be identified and held responsible for costs associated with removing and disposing of the vessel. In the absence of these proposed amendments, if the owner cannot be identified, these costs may be assumed by the Government of Canada through sponsored programs funding removal. A potential reduction and definite transfer of costs and associated responsibility for the abandoned vessels would result in cost savings to the Government of Canada.

Sensitivity analysis

As previously described, several assumptions have been made to estimate the costs of the proposed amendments. To address the effect of uncertainty and variability on these assumptions, a sensitivity analysis is conducted, where variables are assigned different values and outcomes are re-evaluated. A sensitivity analysis was performed on the following variables: analytical time frame and discount rates.

Analytical time frame

A 10-year analytical time frame was used for the central analysis, whereas the sensitivity analysis presents the results should a 15-year time frame have been used.

Discount rate

The central analysis used a 7% discount rate as recommended by the Treasury Board Secretariat. The sensitivity analysis presents the results should a 3% discount rate have been used, as well as if there was no discounting.

Table 6: Sensitivity analysis results for the net cost (in millions)

Time frame / Discount rate	10-year time frame	15-year time frame
Undiscounted	\$13.76	\$22.22
3%	\$11.70	\$17.65
7%	\$9.59 ^a	\$13.37

^a Central scenario used in main analysis

exacts hébergés par Transports Canada, les titulaires de permis seront découragés d'abandonner leurs embarcations et encouragés à en rester responsables tout au long de leur durée de vie (garantissant qu'ils respectent les exigences réglementaires) et jusqu'à la fin de leur durée de vie (garantissant que les propriétaires éliminent leurs embarcations de plaisance convenablement). Il est très probable qu'avec des renseignements actualisés dans le SEDPEP, les titulaires de PEP qui respectent les modifications proposées (autrement dit, demandent activement le renouvellement de leurs permis et par conséquent des données stockées dans le SEDPEP) et abandonnent ensuite leur embarcation seront identifiés et tenus responsables des coûts associés à l'enlèvement et à l'élimination de ladite embarcation. En l'absence de ces modifications proposées, s'il est impossible d'identifier le propriétaire, les coûts pourraient être assumés par le gouvernement du Canada à travers les programmes parrainés de financement des enlèvements. Une réduction potentielle et un transfert défini des coûts et de la responsabilité connexe pour les embarcations abandonnées permettraient au gouvernement du Canada de réaliser des économies.

Analyse de sensibilité

Comme indiqué précédemment, plusieurs hypothèses ont été faites pour estimer les coûts des modifications proposées. Pour corriger les effets de l'incertitude et de la variabilité sur ces hypothèses, une analyse de sensibilité a été réalisée, dans laquelle différentes valeurs sont attribuées aux variables et les résultats réévalués. Une analyse de sensibilité a été effectuée sur les variables suivantes : période d'analyse et taux d'actualisation.

Période d'analyse

Une période d'analyse de 10 ans a été utilisée pour l'analyse centrale, alors que l'analyse de sensibilité présente les résultats comme si une période de 15 ans avait été utilisée.

Taux d'actualisation

L'analyse centrale a utilisé un taux d'actualisation de 7 % comme le recommande le Secrétariat du Conseil du Trésor. L'analyse de sensibilité présente les résultats comme si un taux d'actualisation de 3 % avait été utilisé, et comme si aucun taux d'actualisation n'était appliqué.

Tableau 6 : Résultats de l'analyse de sensibilité pour le coût net (en millions)

Période / Taux d'actualisation	Période de 10 ans	Période de 15 ans
Pas d'actualisation	13,76 \$	22,22 \$
3 %	11,70 \$	17,65 \$
7 %	9,59 \$ ^a	13,37 \$

^a Le scénario central est utilisé dans l'analyse principale

Distributional analysis

As mentioned previously, PCL holders in Canada would be impacted by the proposed amendments. It is estimated that the largest share of costs would be attributed to residents of Ontario, followed by residents of Quebec and British Columbia. Table 7 provides a breakdown of the costs to PCL holders in Canada.

Table 7: Costs to PCL holders, by province (in millions)

Province	Share of costs	Total cost
Ontario	45.56%	\$15.94
Quebec	17.27%	\$6.04
British Columbia	13.55%	\$4.74
Alberta	7.70%	\$2.70
Manitoba	4.58%	\$1.60
Saskatchewan	4.11%	\$1.44
Nova Scotia	2.17%	\$0.76
Newfoundland and Labrador	2.16%	\$0.76
New Brunswick	1.99%	\$0.70
Prince Edward Island	0.43%	\$0.15
Northwest Territories	0.26%	\$0.09
Yukon	0.20%	\$0.07
Nunavut	0.01%	\$0.00
Total	100%	\$34.99

In addition, costs to PCL holders would be distributed unevenly, which is presented in detail in Table 8 below.

Table 8: Costs to PCL holders, by type of transaction (in millions)

Type of transaction	Share of cost	Total cost
Elimination of lifetime licences	12%	\$4.34
Elimination of 10-year licences	40%	\$13.90
Inclusion of wind-powered pleasure craft above six metres in length	2%	\$0.65
Others (transfers, replacements and new PCLs)	46%	\$16.10
Total	100%	\$34.99

Analyse de répartition

Comme indiqué précédemment, les titulaires de PEP au Canada seraient concernés par les modifications proposées. Il est estimé que la plus grande part des coûts reviendrait aux résidents de l'Ontario, suivis des résidents du Québec et de la Colombie-Britannique. Le tableau 7 présente une répartition des coûts pour les titulaires de PEP au Canada.

Tableau 7 : Coûts pour les titulaires de PEP, par province (en millions)

Province	Part de coûts	Coût total
Ontario	45,56 %	15,94 \$
Québec	17,27 %	6,04 \$
Colombie-Britannique	13,55 %	4,74 \$
Alberta	7,70 %	2,70 \$
Manitoba	4,58 %	1,60 \$
Saskatchewan	4,11 %	1,44 \$
Nouvelle-Écosse	2,17 %	0,76 \$
Terre-Neuve-et-Labrador	2,16 %	0,76 \$
Nouveau-Brunswick	1,99 %	0,70 \$
Île-du-Prince-Édouard	0,43 %	0,15 \$
Territoires du Nord-Ouest	0,26 %	0,09 \$
Yukon	0,20 %	0,07 \$
Nunavut	0,01 %	0,00 \$
Total	100 %	34,99 \$

En outre, les coûts pour les titulaires de PEP seraient répartis de manière inégale, ce qui est présenté en détail dans le tableau 8 ci-dessous.

Tableau 8 : Coûts pour les titulaires de PEP, par type de transaction (en millions)

Type de transaction	Part de coûts	Coût total
Élimination des permis à vie	12 %	4,34 \$
Élimination des permis avec période de validité de 10 ans	40 %	13,90 \$
Inclusion des embarcations de plaisance propulsées par le vent et qui ont une longueur de plus de six mètres	2 %	0,65 \$
Autres (transferts, demandes de remplacement et nouveaux PEP)	46 %	16,10 \$
Total	100 %	34,99 \$

Small business lens

The analysis under the small business lens concluded that the proposed amendments would impact small businesses holding demonstration licences. Demonstration licences are held by local and regional watercraft dealers operating across Canada and are affected by the associated service fee. Using data from the PCELS, among 485 watercraft dealers across Canada holding demonstration licences, 437 of them are small businesses with 743 demonstration licences. It is estimated that these small businesses would generate a total of 1 719 transactions (240 are related to new applications, 478 related to replacing the lifetime licences with those of a five-year validity, and 1 001 related to renewals) in the analytical period. There would also be an incremental administrative burden imposed on small businesses associated with more frequent licensing renewals (opportunity cost) and postage. Given the relatively low impact anticipated to small businesses, no regulatory flexibilities were considered. It should be noted that a single demonstration licence can be used for all pleasure craft owned within a business's inventory. It is worth noting that, although some pleasure craft dealers apply for PCLs on behalf of individuals, costs associated with these transactions would be transferred and borne solely by the individual PCL holder.

The total cost per impacted small business is estimated to be \$72.95, or \$10.39 on an annualized basis.

Small business lens summary

Number of small businesses impacted: 437
 Number of years: 10 (2024–2033)
 Base year for costing: 2022
 Present value base year: 2024
 Discount rate: 7%

Table 9: Compliance costs

Activity	Annualized value	Present value
Service fees	\$3,769	\$26,475
Total compliance cost	\$3,769	\$26,475

Lentille des petites entreprises

L'analyse dans le cadre de la lentille des petites entreprises a permis de conclure que les modifications proposées auraient une incidence sur les petites entreprises détenant des permis de démonstration. Les permis de démonstration sont détenus par des revendeurs d'embarcations locaux et régionaux exerçant leurs activités partout au Canada et sont concernés par les frais de service associés. Grâce aux données du SEDPEP, sur les 485 revendeurs d'embarcations exerçant leurs activités partout au Canada et détenant des licences de démonstration, 437 sont de petites entreprises détenant 743 permis de démonstration. Il est estimé que ces petites entreprises généreraient au total 1 719 transactions (240 concernant des demandes de nouveaux permis, 478 le remplacement de permis à vie par des permis ayant une période de validité de cinq ans et 1 001 un renouvellement) au cours de la période d'analyse. Il y aurait également une charge administrative progressive imposée aux petites entreprises liée au renouvellement plus fréquent des permis (coût de renonciation) et à l'affranchissement. En raison de l'incidence relativement faible prévue sur les petites entreprises, aucune souplesse réglementaire n'a été envisagée. Il est à noter qu'un seul permis de démonstration peut être utilisé pour toutes les embarcations de plaisance appartenant à un stock d'entreprises. Il convient de noter également que, bien que certains revendeurs d'embarcations de plaisance réalisent des demandes de PEP au nom d'individus, les coûts associés à ces transactions seraient transférés et supportés uniquement par le titulaire individuel du PEP.

Le coût total par petite entreprise concernée est estimé à 72,95 \$, ou à 10,39 \$ sur une base annuelle.

Résumé de la lentille des petites entreprises

Nombre de petites entreprises touchées : 437
 Nombre d'années : 10 (2024–2033)
 Année de référence pour le calcul des coûts : 2022
 Valeur actuelle pour l'année de référence : 2024
 Taux d'actualisation : 7 %

Tableau 9 : Coûts de conformité

Activité	Valeur calculée sur une année	Valeur actuelle
Frais de service	3 769 \$	26 475 \$
Total des coûts de conformité	3 769 \$	26 475 \$

Table 10: Administrative costs

Activity	Annualized value	Present value
Licence applications and mail-in postage fees	\$770	\$5,405
Total administrative cost	\$770	\$5,405

Table 11: Total compliance and administrative costs

Totals	Annualized value	Present value
Total cost (all impacted small businesses)	\$4,539	\$31,880
Cost per impacted small business	\$10.39	\$72.95

One-for-one rule

The one-for-one rule applies since there is an incremental increase in the administrative burden on businesses holding demonstration licences, and the proposal is considered an “IN” type burden under the rule. The proposed amendments would impose more frequent application renewals to businesses holding demonstration licences, which would result in additional time spent (opportunity cost) and potential postage costs in order to comply with the amendments. Using the methodology developed in the [Red Tape Reduction Regulations](#), it is estimated that the annualized additional administrative costs imposed would be \$310, or an annualized cost of \$0.64 per business, to the 485 affected stakeholders (present value in 2012 Canadian dollar, discounted to the year 2012 with a 7% discount rate for a 10-year period between 2024 and 2033).

The total number of estimated transactions that would impact the administrative cost of businesses holding demonstration licences (485 businesses) is 1 118 over the analytical period. This is equal to the total number of transactions projected for businesses in years 2029 to 2033. The administrative costs attributed to businesses are equal to the opportunity cost of renewing licences earlier than otherwise required under the baseline scenario.²¹

²¹ While the number of businesses implicated in the “Small business lens” section is lower (437 businesses), it accounts for more transactions (1 719 transactions) than the “One-for-one rule” section (1 118 transactions). These additional transactions in the “Small business lens” section are related to compliance costs, which are not considered under the one-for-one rule.

Tableau 10 : Coûts administratifs

Activité	Valeur calculée sur une année	Valeur actuelle
Demandes de permis et frais d'affranchissement postal	770 \$	5 405 \$
Total des coûts administratifs	770 \$	5 405 \$

Tableau 11 : Total des coûts administratifs et de conformité

Totaux	Valeur calculée sur une année	Valeur actuelle
Coût total (toutes les petites entreprises touchées)	4 539 \$	31 880 \$
Coût par petite entreprise touchée	10,39 \$	72,95 \$

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s’applique puisqu’il y a une augmentation graduelle du fardeau administratif pour les entreprises titulaires de permis de démonstration et la proposition est considérée comme un fardeau de type « AJOUT » dans le cadre de la règle. Les modifications proposées imposeraient des demandes de renouvellement plus fréquentes des permis de démonstration détenus par des entreprises, ce qui entraînerait du temps passé supplémentaire (coût de renonciation) et des frais d'affranchissement potentiels pour respecter les modifications. À l’aide de la méthode élaborée dans le [Règlement sur la réduction de la paperasse](#), il est estimé que les coûts administratifs supplémentaires imposés et calculés sur une année seraient de 310 \$, soit un coût calculé sur une année de 0,64 \$ par entreprise, pour les 485 intervenants concernés (valeur actuelle en dollar canadien de 2012, actualisée pour l’année 2012 au taux d’actualisation de 7 % pour une période de 10 ans entre 2024 et 2033).

Le nombre total de transactions estimées qui auraient un impact sur le coût administratif des entreprises détenant des permis de démonstration (485 entreprises) est de 1 118 sur la période d’analyse. Ce chiffre est égal au nombre total de transactions prévues pour les entreprises dans les années 2029 à 2033. Les coûts administratifs attribués aux entreprises sont égaux au coût de renonciation du renouvellement des permis plus tôt que prévu dans le scénario de référence²¹.

²¹ Bien que le nombre d’entreprises concernées par la section « Lentille des petites entreprises » soit inférieur (437 entreprises), il représente plus de transactions (1 719 transactions) que la section “Règle du « un pour un »” (1 118 transactions). Ces transactions supplémentaires dans la section « Lentille des petites entreprises » sont liées aux coûts de mise en conformité, qui ne sont pas pris en compte dans le cadre de la règle du « un pour un ».

The requirement for MIC holders to update their contact information within 30 days of a change is considered an administrative burden; however, given that all impacted stakeholders already comply with this requirement in the baseline scenario, the proposed amendments would not result in an incremental change in the administrative burden for MIC holders.

Regulatory cooperation and alignment

The proposed regulatory amendments are not linked to international agreements or obligations, nor are they part of any existing formal regulatory cooperation initiative.

Although there were no formal requirements or commitments to align with other international jurisdictions, licensing and registration fees for certain states in the United States of America and states in Australia were considered when developing the *Fee Proposal for Pleasure Craft Licensing* (fee proposal)²². A direct comparison of programs between jurisdictions is difficult, as other jurisdictions require licensing or registration for different types and lengths of vessels, have varied validity periods, and sometimes include vessel titling in the fee. However, even before considering validity periods, Transport Canada's new proposed \$24 PCL fee is comparable to, or lower than, similar vessel licensing fees in the many jurisdictions analyzed in the original fee proposal. In addition, the proposed renewal period of five years is longer than those offered in most other international jurisdictions outlined in the fee proposal, meaning Canadians would pay renewal fees less frequently than pleasure craft owners located in those jurisdictions examined. Overall, the proposed PCL service fee would be less expensive than many other countries when the renewal frequency is considered.

Alignment with other Transport Canada regulations

Proposed amendments to the SVR would also align the pleasure craft licensing regime more closely with other Transport Canada marine programs. The proposed amendments to reduce the renewal period of PCLs from 10 years to 5 years would support efforts by Transport Canada to align with the registration period for other

L'exigence pour les détenteurs de CIF de mettre à jour leurs coordonnées dans les 30 jours qui suivent un changement est considérée comme un fardeau administratif; cependant, étant donné que tous les intervenants concernés respectent déjà cette exigence dans le scénario de référence, les modifications proposées n'engendreraient pas de changement graduel du fardeau administratif pour les détenteurs de CIF.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Les modifications réglementaires proposées ne sont pas liées à des obligations ni à des accords internationaux, et elles ne font pas partie d'une initiative de coopération réglementaire officielle existante.

Bien qu'il n'y ait pas d'exigence ni d'engagement formel pour s'aligner sur d'autres administrations internationales, les frais de délivrance de permis et d'immatriculation pour certains états des États-Unis d'Amérique et d'Australie ont été pris en compte lors de l'élaboration de la *Proposition de frais pour le Programme de délivrance de permis d'embarcation de plaisance* (proposition de frais)²². Il est difficile de procéder à une comparaison directe des programmes entre pays, car certains exigent la délivrance de permis et l'immatriculation pour différents types et différentes longueurs d'embarcations, ont des périodes de validité différentes et incluent parfois la délivrance du titre de propriété de l'embarcation dans les frais. Cependant, avant même d'examiner les périodes de validité, le nouveau montant de 24 \$ proposé pour les frais par Transports Canada est comparable ou inférieur aux frais de délivrance de permis des embarcations similaires dans les nombreuses administrations analysées pour la proposition de frais d'origine. De plus, la période de renouvellement proposée de cinq ans est plus longue que celle proposée par la plupart des autres administrations internationales décrites dans la proposition de frais, ce qui signifie que les Canadiens paieraient des frais de renouvellement moins fréquemment que les propriétaires d'embarcations de plaisance se trouvant dans les pays examinés. Dans l'ensemble, les frais de service proposés pour les PEP seraient moins élevés que dans de nombreux autres pays si l'on tient compte de la fréquence de renouvellement.

Harmonisation avec d'autres règlements de Transports Canada

Les modifications proposées pour le RPB aligneraient également le régime de délivrance de permis d'embarcation de plaisance plus étroitement avec d'autres programmes maritimes de Transports Canada. La modification proposée visant à réduire la période de renouvellement des PEP, qui passera de 10 ans à 5 ans, appuierait les

²² Source: The [Fee Proposal for Pleasure Craft Licensing](#)

²² Source : [Proposition de frais pour le Programme de délivrance de permis d'embarcation de plaisance](#)

small vessels captured in the Small Vessel Register, which is 5 years. This change would support ongoing efforts to align the renewal periods for small vessels operating in Canada, including pleasure craft.

Strategic environmental assessment

In accordance with the *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, and the Transport Canada Policy Statement on Strategic Environmental Assessment (2013), the strategic environmental assessment (SEA) process was followed for this proposal and a Sustainable Transportation Assessment was completed. No important environmental effects are anticipated as a result of this proposal. The assessment took into account potential effects to the environmental goals and targets of the Federal Sustainable Development Strategy (FSDS).

Gender-based analysis plus

The analysis of the proposed amendments indicates that this project would not have significant or disproportionate impacts on any specific groups considered under the gender-based analysis plus (GBA+) lens. The regulatory project targets specific client bases within the marine sector: current and future PCL holders, search and rescue agencies, DEOs, and MIC holders. Research conducted by the National Marine Manufacturer's Association in 2016 shows that participants in recreational boating are broadly gender balanced between men and women, with 52% being male and 48% being female.

Proposed amendments related to pleasure craft licensing would enhance the information captured in the PCELS and equally benefit all Canadians who engage in recreational boating, as well as search and rescue partners, and DEOs who rely on information in the PCELS to respond to marine emergencies, and to enforce laws protecting waterways, respectively. The PCL application form does not collect information regarding identity factors, including sex, gender, race, ethnicity, income level or religion, nor is such information contained in the PCELS. The MIC database similarly does not collect any information regarding identity factors, such as sex, gender, race, income level or religion.

The proposed introduction of a service fee every five years to renew a PCL may impact low-income PCL holders more than middle class or wealthy PCL holders. However, as noted, during consultations stakeholders did not take

efforts de Transports Canada pour s'aligner sur la période d'inscription d'autres bâtiments dans le Registre des petits bâtiments qui est de 5 ans. Ceci appuierait également les efforts permanents pour harmoniser les périodes de renouvellement des petits bâtiments naviguant au Canada, y compris les embarcations de plaisance.

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, et à l'énoncé de politique de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique (2013), le processus d'évaluation environnementale stratégique (EES) a été suivi pour cette proposition et une évaluation du transport durable a été réalisée. Aucun effet environnemental important n'est prévu à la suite de cette proposition. L'évaluation a pris en compte les effets potentiels sur les objectifs environnementaux de la stratégie fédérale de développement durable (SFDD).

Analyse comparative entre les sexes plus

L'analyse des modifications proposées indique que ce projet n'aurait pas d'impact important ou disproportionné sur des groupes particuliers pris en compte dans l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+). Le projet de règlement cible des bases de clients particuliers du secteur maritime : les titulaires de PEP actuels et futurs, les organismes de recherche et sauvetage, les organismes d'application de la loi désignés et les détenteurs de CIF. L'étude réalisée par la National Marine Manufacturers Association (NMMA) en 2016 montre que la répartition des hommes et des femmes dans la navigation de plaisance est largement équilibrée, avec 52 % d'hommes et 48 % de femmes.

Les modifications proposées en matière de délivrance de permis d'embarcation de plaisance amélioreraient l'information stockée dans le SEDPEP et avantageraient de manière égale tous les Canadiens engagés dans la navigation de plaisance, ainsi que les partenaires de recherche et sauvetage et les organismes d'application de la loi désignés qui comptent sur les renseignements contenus dans le SEDPEP pour intervenir dans les situations d'urgences maritimes et appliquer les lois protégeant les voies navigables, respectivement. Le formulaire de demande de PEP ne recueille pas d'information relative aux facteurs d'identité tels que le sexe, le genre, la race, l'ethnicité, le niveau de revenu ou la religion; de plus, ce type de renseignements ne figure pas dans le SEDPEP. La base de données des CIF ne recueille pas non plus d'information relative aux facteurs d'identité, tels que le sexe, le genre, la race, le niveau de revenu ou la religion.

L'instauration proposée de frais de service tous les cinq ans pour le renouvellement d'un PEP peut avoir un impact plus important sur les titulaires de PEP à faible revenu que sur les titulaires de PEP de la classe moyenne ou

issue with the proposed amount of the fee (initially \$15) as it was considered quite reasonable, especially in comparison to the other costs associated with purchasing, operating, maintaining and owning a pleasure craft. The proposed price increase of \$9 (for a new fee amount of \$24, adjusted annually for inflation) does not substantively change the fact that the updated fee amount would remain affordable for PCL holders. Therefore, it is not expected that the proposed service fee would unduly burden PCL holders, nor pleasure craft owners who are newly subjected to the licensing requirements set out in the SVR.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

The majority of the proposed regulatory amendments would come into force upon publication in the *Canada Gazette*, Part II. The expansion of the licensing requirements for wind-powered pleasure craft that are above six metres in length would come into force two years after publication in the *Canada Gazette*, Part II.

Stakeholders would be informed of the proposed regulatory changes through regular communication tools, such as updates on the Transport Canada website, and email notifications sent via the CMAC membership list. In addition, stakeholders continue to be updated on the progress of this regulatory project at national and regional meetings of the CMAC, as well as the NRBAC.

Ten-year licence holders would receive a notice that their licence will expire with steps on how to retain and keep their licence valid. Transport Canada plans to consult with stakeholders on these changes through the *Canada Gazette*, Part I, package. As noted, an extended 60-day consultation period is proposed, and given the new changes, Transport Canada further proposes to supplement its usual *Canada Gazette*, Part I, consultation efforts with targeted outreach as well (e.g. social media posts and emails to the recreational boating community) to provide all stakeholders with a meaningful opportunity to provide feedback on Transport Canada's plans. All commonly used payment methods would be accepted for online PCL service fee transactions (e.g. credit card, Interac) while money orders would also be accepted for PCL applications sent via traditional mail.

riches. Toutefois, comme déjà mentionné, pendant les consultations les intervenants n'ont pas contesté le montant de frais proposé (initialement 15 \$), car il était considéré comme tout à fait raisonnable par rapport aux autres coûts associés à l'achat, l'exploitation, l'entretien et la possession d'une embarcation de plaisance. L'augmentation de 9 \$ du prix proposé (soit un nouveau montant de frais de 24 \$, ajusté annuellement en fonction de l'inflation) ne change pas considérablement le fait que le montant des frais mis à jour reste abordable pour les détenteurs de PEP. Par conséquent, les frais de service proposés ne devraient pas imposer un fardeau indu aux titulaires de PEP ni aux propriétaires d'embarcation de plaisance qui sont nouvellement soumis aux exigences de délivrance de permis décrites dans le RPB.

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

Mise en œuvre

La majorité des modifications réglementaires proposées entreraient en vigueur au moment de leur publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. L'élargissement des exigences réglementaires en matière de permis aux embarcations de plaisance propulsées par le vent qui ont une longueur de plus de six mètres entrerait en vigueur deux ans après la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Les intervenants seraient informés des modifications réglementaires proposées par l'entremise des outils de communication réguliers, tels que des mises à jour sur le site Web de Transports Canada et des notifications par courriel envoyées par le biais de la liste des membres du CCMC. De plus, les intervenants seront avisés de l'avancement du projet de règlement lors des réunions nationales et régionales du CCMC, ainsi que du CCNNP.

Les titulaires de permis dont la période de validité est de 10 ans recevront un avis d'expiration de leur permis, accompagné des étapes à suivre pour conserver leur permis et maintenir sa validité. Transports Canada envisage de consulter les intervenants sur ces changements par l'entremise de la Partie I de la *Gazette du Canada*. Comme indiqué, une période de consultation prolongée de 60 jours est proposée, et, compte tenu des nouvelles modifications, Transports Canada propose également d'ajouter à ses efforts de consultation habituels dans la Partie I de la *Gazette du Canada* une sensibilisation ciblée (par exemple publications dans les médias sociaux et courriels à la communauté de la navigation de plaisance) pour donner à tous les intervenants une occasion valable de fournir des commentaires sur les plans de Transports Canada. Tous les moyens de paiement communément utilisés seront acceptés pour les transactions de PEP en ligne soumises à des frais de service (à savoir carte de crédit, Interac, etc.) alors que les mandats de banque seront également acceptés pour les demandes de PEP envoyées par courrier traditionnel.

Compliance and enforcement

Enforcement of the SVR would be unchanged as a result of the proposed amendments. Enforcement actions are carried out by any enforcement officer specified under section 194 of the *Canada Shipping Act, 2001*. Under the *Contraventions Regulations*, people found in non-compliance with the licensing requirements could be subject to a \$250 fine. For provinces that do not have the *Contraventions Regulations* in place, enforcement partners can issue a summary conviction.

Service standards

Pleasure craft licensing

Prior to the COVID-19 pandemic, there was a service standard of five business days to process a completed PCL application request. The proposed amendments would not alter this set service standard, and licences would continue to be issued within five working days (plus mailing time, if applicable). The yearly service standard report in 2019 indicated that the five-day service standard was met 99% of the time for both mail-in and online PCL applications.

During the COVID-19 pandemic, Transport Canada noted an increased interest in recreational boating, and saw an increase of over 20% in pleasure craft licensing transactions. Due to the pandemic restrictions placed on access to workplaces, delays were unavoidable in meeting the 5-day service standard. To set clear guidelines and customer expectations, the service standard for pleasure craft licensing services was increased to 15 business days as a temporary measure. Transport Canada intends to return to the 5-day service standard as soon as is practical to do so.

Contact

Honey Walsh
Chief
Office of Boating Safety
Marine Safety and Security
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-790-6230
Email: MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca

Conformité et application

L'application du RPB restera inchangée par les modifications proposées. Les mesures d'application sont prises par un agent de l'autorité en vertu de l'article 194 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Selon le *Règlement sur les contraventions*, les personnes trouvées en situation de non-conformité aux exigences de délivrance de permis pourraient être soumises à une amende de 250 \$. Pour les provinces dans lesquelles aucun *Règlement sur les contraventions* n'est en place, les partenaires d'application de la loi peuvent faire une déclaration de culpabilité par procédure sommaire.

Normes de service

Délivrance de permis d'embarcation de plaisance

Avant la pandémie de COVID-19, il y avait une norme de service de cinq jours ouvrables pour traiter une demande de PEP. Les modifications proposées ne changeront pas la norme de service définie et les permis continueront d'être délivrés dans les cinq jours ouvrables (plus le temps de l'envoi par la poste, le cas échéant). En 2019, le rapport annuel sur les normes de service indiquait que la norme de service de cinq jours était respectée à 99 % du temps tant pour les demandes de PEP par courrier postal qu'en ligne.

Pendant la pandémie de COVID-19, Transports Canada a noté un intérêt grandissant pour la navigation de plaisance, et a constaté une augmentation de plus de 20 % dans les transactions de délivrance de permis d'embarcation de plaisance. En raison des restrictions mises en place pour l'accès aux lieux de travail pendant la pandémie, les retards ont été inévitables vis-à-vis de la norme de service de 5 jours. Afin d'établir des directives claires et répondre aux attentes des clients, une mesure temporaire a augmenté la norme de service pour la délivrance des permis d'embarcation de plaisance à 15 jours ouvrables. Transports Canada envisage de rétablir la norme de service à 5 jours dès que cela sera possible.

Personne-ressource

Honey Walsh
Chef
Bureau de la sécurité nautique
Sécurité et sûreté maritimes
Transports Canada
Place de Ville, tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-790-6230
Courriel : MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending the Small Vessel Regulations* under paragraph 35(1)(g)^a and sections 120^b and 207^c of the *Canada Shipping Act, 2001*^d.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 60 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, mail or any other means, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Honey Walsh, Chief, Office of Boating Safety, Marine Safety and Security, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 8th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-790-6230; email: MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca).

Ottawa, April 27, 2023

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations Amending the Small Vessel Regulations**Amendments**

1 (1) Section 100 of the *Small Vessel Regulations*¹ is replaced by the following:

100 (1) Subject to subsection (2), this Part applies in respect of a pleasure craft — other than a human-powered pleasure craft — that is principally maintained or operated in Canada and is equipped, even temporarily, with one or more primary propulsion engines whose aggregate power is at least 7.5 kW.

(2) Only section 110 applies in respect of a pleasure craft that is registered

(a) under the Act; or

^a S.C. 2019, c. 1, s. 141
^b S.C. 2018, c. 27, s. 694
^c S.C. 2015, c. 3, s. 24
^d S.C. 2001, c. 26
¹ SOR/2010-91

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'alinéa 35(1)g)^a et des articles 120^b et 207^c de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*^d, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les petits bâtiments*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, par la poste ou par tout autre moyen, ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à Honey Walsh, chef, Bureau de la sécurité nautique, Sécurité et sûreté maritime, ministère des Transports, Place de Ville, tour C, 8^e étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-790-6230; courriel : MSSRegulations-ReglementsSSM@tc.gc.ca).

Ottawa, le 27 avril 2023

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

Règlement modifiant le Règlement sur les petits bâtiments**Modifications**

1 (1) L'article 100 du *Règlement sur les petits bâtiments*¹ est remplacé par ce qui suit :

100 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente partie s'applique à l'égard des embarcations de plaisance, autres que celles à propulsion humaine, qui sont principalement entretenues ou utilisées au Canada et qui sont équipées, même provisoirement, d'un ou de plusieurs moteurs de propulsion primaire dont la puissance totale est d'au moins 7,5 kW.

(2) Seul l'article 110 s'applique à l'égard des embarcations de plaisance qui sont immatriculées :

a) soit sous le régime de la Loi;

^a L.C. 2019, ch. 1, art. 141
^b L.C. 2018, ch. 27, art. 694
^c L.C. 2015, ch. 3, art. 24
^d L.C. 2001, ch. 26
¹ DORS/2010-91

(b) in a foreign state as having the right to fly the flag of that state.

(2) Subsection 100(1) of the Regulations is replaced by the following:

100 (1) Subject to subsection (2), this Part applies in respect of a pleasure craft — other than a human-powered pleasure craft — that is principally maintained or operated in Canada and

(a) is equipped, even temporarily, with one or more primary propulsion engines whose aggregate power is at least 7.5 kW; or

(b) is wind-powered and more than 6 m in length.

2 The heading before section 101 and sections 101 to 103 of the Regulations are replaced by the following:

Requirements

101 The owner of a pleasure craft shall ensure that the following requirements are met when it is being operated:

(a) the pleasure craft is licensed by the Minister;

(b) a copy of the licence is kept on board; and

(c) the owner's name and address on the licence are accurate.

3 The heading before section 104 and sections 104 to 106 of the Regulations are replaced by the following:

Exception

104 (1) In the case of a change of a pleasure craft owner's name or address — other than in the case of a transfer of ownership referred to in section 109 — the owner shall submit an application to the Minister to update the licence no later than 30 days after the date of the change.

(2) Despite paragraph 101(c), the pleasure craft may continue to be operated until the day on which the owner receives an updated licence if documents are kept on board confirming the new name or address of the owner, as the case may be, and the date of the change.

b) soit dans un État étranger comme étant autorisées à battre pavillon de cet État.

(2) Le paragraphe 100(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

100 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente partie s'applique à l'égard des embarcations de plaisance, autres que celles à propulsion humaine, qui sont principalement entretenues ou utilisées au Canada et qui, selon le cas :

a) sont équipées, même provisoirement, d'un ou de plusieurs moteurs de propulsion primaire dont la puissance totale est d'au moins 7,5 kW;

b) sont propulsées par le vent et ont une longueur de plus de 6 m.

2 L'intertitre précédant l'article 101 et les articles 101 à 103 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Exigences

101 Le propriétaire d'une embarcation de plaisance veille au respect des exigences ci-après lors de son utilisation :

a) un permis a été délivré par le ministre à l'égard de celle-ci;

b) une copie du permis est conservée à bord;

c) les nom et adresse du propriétaire sur le permis sont exacts.

3 L'intertitre précédant l'article 104 et les articles 104 à 106 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

Exception

104 (1) En cas de changement de nom ou d'adresse du propriétaire de l'embarcation de plaisance, autre que dans le cas d'un transfert du droit de propriété prévu à l'article 109, celui-ci présente au ministre une demande de mise à jour d'un permis au plus tard trente jours suivant la date du changement.

(2) Malgré l'alinéa 101(c), l'embarcation de plaisance peut continuer d'être utilisée jusqu'à la date à laquelle le propriétaire reçoit le permis à jour, si les documents établissant le nouveau nom ou la nouvelle adresse du propriétaire, selon le cas, et la date des changements sont conservés à bord.

Validity Period

105 A pleasure craft licence is valid for a period of five years beginning on the day on which it is issued, transferred or renewed.

Validity Period — Licences Issued Before April 29, 2010

106 Despite section 105, a pleasure craft licence that was issued before April 29, 2010 is valid until the date set out in column 2 of the table to this section that corresponds to the period set out in column 1 within which the licence was issued.

TABLE

Item	Column 1 Period of Issuance	Column 2 Date Validity Ends
1	December 31, 1974 or earlier	December 31, 2024
2	January 1, 1975 to December 31, 1985	December 31, 2025
3	January 1, 1986 to December 31, 1995	December 31, 2026
4	January 1, 1996 to December 31, 1999	December 31, 2027
5	January 1, 2000 to December 31, 2005	December 31, 2028
6	January 1, 2006 to April 28, 2010	December 31, 2029

4 Section 107 of the Regulations is replaced by the following:

107 (1) An application for the cancellation of a pleasure craft licence may be made to the Minister by the pleasure craft owner.

(2) An application for cancellation shall be made in any of the following circumstances:

(a) the owner ceased operating the pleasure craft because it is no longer seaworthy;

(b) the licence is a demonstration licence and the licence holder no longer sells pleasure craft in the course of a commercial enterprise or is using the pleasure craft for a purpose other than demonstration.

(3) The Minister shall cancel a licence in any of the following circumstances:

(a) the owner or demonstration licence holder, as the case may be, applies for cancellation under subsection (1) or (2);

Période de validité

105 Le permis d'embarcation de plaisance est valide pour une période de cinq ans à compter de la date de sa délivrance, de son transfert ou de son renouvellement.

Période de validité — Permis délivrés avant le 29 avril 2010

106 Malgré l'article 105, tout permis d'embarcation de plaisance qui a été délivré avant le 29 avril 2010 est valide jusqu'à la date figurant à la colonne 2 du tableau du présent article qui correspond à la période figurant à la colonne 1 au cours de laquelle le permis a été délivré.

TABLEAU

Article	Colonne 1 Période de délivrance	Colonne 2 Date de fin de validité
1	le 31 décembre 1974 ou avant cette date	31 décembre 2024
2	du 1 ^{er} janvier 1975 au 31 décembre 1985	31 décembre 2025
3	du 1 ^{er} janvier 1986 au 31 décembre 1995	31 décembre 2026
4	du 1 ^{er} janvier 1996 au 31 décembre 1999	31 décembre 2027
5	du 1 ^{er} janvier 2000 au 31 décembre 2005	31 décembre 2028
6	du 1 ^{er} janvier 2006 au 28 avril 2010	31 décembre 2029

4 L'article 107 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

107 (1) Le propriétaire d'une embarcation de plaisance peut présenter au ministre une demande d'annulation du permis délivré à l'égard de son embarcation.

(2) Une demande d'annulation de permis est présentée, selon le cas :

a) par le propriétaire qui a cessé d'utiliser l'embarcation parce qu'elle n'est plus en état de naviguer;

b) s'agissant d'un permis de démonstration, par le titulaire qui a cessé la vente d'embarcations de plaisance dans le cadre d'une entreprise commerciale ou parce que l'embarcation est utilisée à une fin autre que la démonstration.

(3) Le ministre annule un permis délivré à l'égard d'une embarcation de plaisance dans les cas suivants :

a) le propriétaire ou le titulaire du permis de démonstration, selon le cas, lui présente une demande au titre des paragraphes (1) ou (2);

(b) the Minister believes on reasonable grounds that the applicant provided false or misleading information in their application for a licence;

(c) the Minister believes on reasonable grounds that the licensing requirements are no longer met;

(d) the licence was issued in error.

(4) The Minister shall notify the owner or demonstration licence holder, as the case may be, of the date on which the cancellation takes effect.

(5) In the case of paragraphs (3)(b) and (c), before cancelling a licence, the Minister shall notify in writing the owner or demonstration licence holder, as the case may be,

(a) of the reason for the proposed cancellation;

(b) of the date on which the cancellation takes effect; and

(c) that the owner or demonstration licence holder, as the case may be, may make written representations to the Minister concerning the proposed cancellation no later than 30 days after the day on which they receive the Minister's notice.

(6) In the case of paragraph (3)(d), before cancelling a licence, the Minister shall notify in writing the owner or demonstration licence holder, as the case may be,

(a) of the reason for the proposed cancellation; and

(b) of the date on which the cancellation takes effect.

5 Section 109 of the Regulations is replaced by the following:

109 In the case of a transfer of ownership of a licensed pleasure craft, the new owner shall apply to the Minister for transfer of the licence.

6 Section 110 of the Regulations is replaced by the following:

110 The owner of a pleasure craft shall not operate it or permit it to be operated if it is marked with a number that is not its licence number or its registration number issued under Part 2 of the Act and if that number could be confused with a licence number or a registration number.

b) il a des motifs raisonnables de croire que le demandeur a fourni des renseignements faux ou trompeurs en vue d'obtenir le permis;

c) il a des motifs raisonnables de croire que les exigences pour l'obtention d'un permis ne sont plus respectées;

d) le permis a été délivré par erreur.

(4) Le ministre avise le propriétaire ou le titulaire du permis de démonstration, selon le cas, de la date de prise d'effet de l'annulation du permis.

(5) Le ministre ne peut annuler les permis au titre des alinéas (3)b) et c) sans avoir fait parvenir au propriétaire ou au titulaire du permis de démonstration, selon le cas, un avis précisant les renseignements suivants :

a) les motifs de l'annulation proposée;

b) la date de prise d'effet de l'annulation;

c) la possibilité pour le propriétaire ou le titulaire du permis de démonstration, selon le cas, de transmettre des observations écrites au ministre concernant l'annulation projetée dans les trente jours suivant la réception de l'avis.

(6) Le ministre ne peut annuler le permis visé à l'alinéa (3)d) sans avoir fait parvenir au propriétaire ou au titulaire du permis de démonstration, selon le cas, un avis précisant les renseignements suivants :

a) les motifs de l'annulation proposée;

b) la date de prise d'effet de l'annulation.

5 L'article 109 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

109 En cas de transfert du droit de propriété d'une embarcation de plaisance à l'égard de laquelle un permis a été délivré, le nouveau propriétaire présente au ministre une demande de transfert du permis.

6 L'article 110 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

110 Il est interdit au propriétaire d'une embarcation de plaisance de l'utiliser ou d'en permettre l'utilisation si elle est marquée d'un numéro, autre que son numéro de permis ou son numéro d'immatriculation attribué sous le régime de la partie 2 de la Loi et s'il est possible de le confondre avec celui d'un permis ou d'une immatriculation.

7 Section 112 of the Regulations is replaced by the following:**Fees**

112 (1) A fee of \$24 is payable to the Minister at the time of submission of any of the following applications:

- (a) for the issuance of an initial licence;
- (b) for the issuance of a replacement licence referred to in section 206 of the Act;
- (c) for the renewal of a licence;
- (d) for the transfer of a licence.

(2) The fee set out in subsection (1) is to be adjusted in each fiscal year on April 1 by the percentage change over 12 months in the April All-items Consumer Price Index for Canada, as published by Statistics Canada under the *Statistics Act*, for the previous fiscal year.

8 The Regulations are amended by adding the following after section 904:

905 A builder, manufacturer, rebuilder or importer that has obtained a manufacturer's identification code shall inform the Minister in writing of any change of their name, address or other contact information no later than 30 days after the date of the change.

Coming into Force

9 (1) These Regulations, except subsection 1(2), come into force on the day on which they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

(2) Subsection 1(2) comes into force on the second anniversary of the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II.

7 L'article 112 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**Droits**

112 (1) Des droits de 24 \$ sont exigibles lors de la présentation au ministre de l'une ou l'autre des demandes suivantes :

- a) la délivrance du permis initial;
- b) la délivrance d'un permis de remplacement au titre de l'article 206 de la Loi;
- c) le renouvellement d'un permis;
- d) le transfert d'un permis.

(2) Les droits prévus au paragraphe (1) sont rajustés le 1er avril de chaque exercice en fonction du taux de variation sur douze mois de l'indice d'ensemble des prix à la consommation du Canada du mois d'avril de l'exercice précédent, publié par Statistique Canada sous le régime de la *Loi sur la statistique*.

8 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 904, de ce qui suit :

905 Le constructeur, le fabricant, le reconstruteur ou l'importateur ayant obtenu un code d'identification du fabricant informe le ministre par écrit de tout changement de nom, d'adresse ou de toutes autres coordonnées au plus tard trente jours suivant la date du changement.

Entrée en vigueur

9 (1) Le présent règlement, sauf le paragraphe 1(2), entre en vigueur à la date de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

(2) Le paragraphe 1(2) entre en vigueur au deuxième anniversaire de la publication du présent règlement dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*.

INDEX

COMMISSIONS

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

Administrative decisions.....	1505
Decisions	1505
* Notice to interested parties.....	1504
Part 1 applications	1504
Regulatory policies	1506

Public Service Commission

Public Service Employment Act	
Permission granted	
(Bissinger, Alexandra) [<i>Erratum</i>].....	1506
Permission granted	
(Yende-Ashiri, Yvette) [<i>Erratum</i>]	1507

GOVERNMENT HOUSE

Most Venerable Order of the Hospital of St. John of Jerusalem	1485
---	------

GOVERNMENT NOTICES

Environment, Dept. of the, and Dept. of Health

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Publication of final decision after screening assessment of a substance — 2H-1-benzopyran-2-one, 7-(diethylamino)-4-methyl- (coumarin 1), CAS RN 91-44-1— specified on the Domestic Substances List (subsection 77(6) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)	1487
Publication of final decision after screening assessment of four substances in the Other Polymers Group specified on the Domestic Substances List (subsection 77(6) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)	1490

Health, Dept. of

Food and Drugs Act	
Notice of intent to consult on Health Canada's proposed fees for natural health products	1496

GOVERNMENT NOTICES — *Continued*

Innovation, Science and Economic Development Canada

Radiocommunication Act	
Notice No. SPB-001-23 — Decision on a Non-Competitive Local Licensing Framework, Including Spectrum in the 3900-3980 MHz Band and Portions of the 26, 28 and 38 GHz Bands.....	1498

Privy Council Office

Appointment opportunities	1498
---------------------------------	------

ORDERS IN COUNCIL

Transport, Dept. of

Canada Transportation Act	
Order varying the Terms and Conditions governing the merged entity operating as Canadian North	1508

PARLIAMENT

Chief Electoral Officer, Office of the

Canada Elections Act	
Deregistration of a registered electoral district association [subsection 467(1)].....	1503

House of Commons

* Filing applications for private bills (First Session, 44th Parliament)	1503
--	------

PROPOSED REGULATIONS

Environment, Dept. of the

Species at Risk Act	
Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act.....	1526

Transport, Dept. of

Canada Shipping Act, 2001	
Regulations Amending the Small Vessel Regulations	1573

* This notice was previously published.

INDEX

AVIS DU GOUVERNEMENT

Conseil privé, Bureau du
Possibilités de nominations 1498

Environnement, min. de l', et min. de la Santé
Loi canadienne sur la protection de
l'environnement (1999)
Publication de la décision finale
après évaluation préalable d'une
substance — la 7-(diéthylamino)-4-
méthylbenzopyr-2-one (coumarine 1),
NE CAS 91-44-1 — inscrite sur la Liste
intérieure [paragraphe 77(6) de la
Loi canadienne sur la protection de
l'environnement (1999)] 1487
Publication de la décision finale après
évaluation préalable de quatre
substances du groupe des autres
polymères inscrits sur la Liste
intérieure [paragraphe 77(6) de la Loi
canadienne sur la protection de
l'environnement (1999)] 1490

**Innovation, Sciences et Développement
économique Canada**
Loi sur la radiocommunication
Avis n° SPB-001-23 — Décision sur un
cadre de délivrance de licences non
concurrentielles locales, comprenant le
spectre dans la bande de 3 900 à
3 980 MHz et dans certaines parties des
bandes de 26, 28 et de 38 GHz 1498

Santé, min. de la
Loi sur les aliments et drogues
Avis d'intention de consulter sur les frais
proposés par Santé Canada pour les
produits de santé naturels 1496

COMMISSIONS

Commission de la fonction publique
Loi sur l'emploi dans la fonction publique
Permission accordée
(Bissinger, Alexandra) [*Erratum*] 1506
Permission accordée
(Yende-Ashiri, Yvette) [*Erratum*] 1507

COMMISSIONS (suite)

**Conseil de la radiodiffusion et des
télécommunications canadiennes**
* Avis aux intéressés 1504
Décisions 1505
Décisions administratives 1505
Demandes de la partie 1 1504
Politiques réglementaires 1506

DÉCRETS

Transports, min. des
Loi sur les transports au Canada
Décret modifiant les conditions générales
régissant l'entité fusionnée opérant sous
le nom de Canadian North 1508

PARLEMENT

Chambre des communes
* Demandes introductives de projets
de loi d'intérêt privé (Première
session, 44^e législature) 1503

Directeur général des élections, Bureau du
Loi électorale du Canada
Radiation d'une association de
circonscription enregistrée
[paragraphe 467(1)] 1503

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Environnement, min. de l'
Loi sur les espèces en péril
Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur
les espèces en péril 1526

Transports, min. des
Loi de 2001 sur la marine marchande
du Canada
Règlement modifiant le Règlement sur les
petits bâtiments 1573

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL

Ordre très vénérable de l'Hôpital de
Saint-Jean de Jérusalem 1485