

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, DECEMBER 9, 2023

OTTAWA, LE SAMEDI 9 DÉCEMBRE 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 notices	3732
Appointment opportunities	3745
Parliament	
House of Commons	3755
Office of the Chief Electoral Officer	3755
Commissions	3757
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	3759
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	3761
(including amendments to existing regulations)	
Index	3912
Supplements	
Department of the Environment	

TABLE DES MATIÈRES

Avis du gouvernement	3732
Possibilités de nominations	3745
Parlement	
Chambre des communes	3755
Bureau du directeur général des élections ...	3755
Commissions	3757
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	3759
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	3761
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	3913
Suppléments	
Ministère de l'Environnement	

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF CITIZENSHIP AND IMMIGRATION****IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION ACT***Ministerial Instructions with respect to the submission of online applications for permanent resident visas and other documents*

These Instructions are published in the *Canada Gazette*, in accordance with subsection 87.3(6) of the *Immigration and Refugee Protection Act* (the Act).

These Instructions are given, pursuant to section 87.3, by the Minister of Citizenship and Immigration as, in the opinion of the Minister, these Instructions will best support the attainment of the immigration goals established by the Government of Canada.

These Instructions are consistent with the objectives of the Act, as set out in section 3.

Instructions are directed to officers who are charged with handling and/or reviewing certain applications for permanent resident visas, applications for permanent resident status, and sponsorship applications by establishing conditions that must be met before the processing of an application.

Considerations

Recognizing Immigration, Refugees and Citizenship Canada's commitment to reducing inventories and processing times, including those caused by the COVID-19 pandemic, and that doing so requires measures that increase processing capacity and allow Immigration, Refugees and Citizenship Canada to receive and redistribute applications where processing capacity exists;

Noting that Canada's immigration objectives, as set out in section 3 of the Act, include the establishment of fair and efficient procedures to maintain the integrity of the Canadian immigration system.

Scope

These Instructions apply to applications for permanent resident visas, applications for permanent resident status, and sponsorship applications made under the following immigration streams and submitted on or after the 2022

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE LA CITOYENNETÉ ET DE L'IMMIGRATION****LOI SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS***Instructions ministérielles concernant la soumission de demandes en ligne pour des visas de résident permanent et d'autres documents*

Les présentes instructions sont publiées dans la *Gazette du Canada* conformément au paragraphe 87.3(6) de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (la Loi).

Les présentes instructions sont données, en vertu de l'article 87.3, par le ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration, car, de l'avis du ministre, ces instructions sont les plus susceptibles d'aider l'atteinte des objectifs fixés pour l'immigration par le gouvernement du Canada.

Les présentes instructions sont conformes aux objectifs énoncés à l'article 3 de la Loi.

Elles s'adressent aux agents responsables du traitement et/ou de l'examen de certaines demandes de visas de résident permanent, des demandes de statut de résident permanent et des demandes de parrainage en prévoyant des conditions à respecter en vue du traitement des demandes.

Considérations

Considérant l'engagement d'Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada en vue de réduire les volumes de demandes et les délais de traitement, y compris ceux qui ont été occasionnés par la pandémie de COVID-19, et le fait que cet engagement exige de prendre des mesures qui augmentent la capacité de traitement et permettent à Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada de recevoir les demandes et de les réacheminer aux bureaux qui ont une capacité de traitement suffisante;

Considérant que les objectifs du Canada en matière d'immigration énoncés à l'article 3 de la Loi incluent la mise en place d'une procédure équitable et efficace permettant de préserver l'intégrité du système d'immigration canadien.

Portée

Les présentes instructions s'appliquent aux demandes de visa de résident permanent, aux demandes de statut de résident permanent et aux demandes de parrainage, présentées dans le cadre des volets d'immigration suivants et

coming-into-force dates that were originally listed in the repealed version of these Instructions:

- Permit Holder Class, referred to in sections 64 and 65 of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (the Regulations);
- Quebec Skilled Worker Class, referred to in section 86 of the Regulations;
- Provincial Nominee Class, referred to in section 87 of the Regulations, excluding applicants referred to in section 10.1 of the Act;
- Atlantic Immigration Class, referred to in section 87.3 of the Regulations;
- Quebec Investor Class, referred to in section 90 of the Regulations;
- Quebec Entrepreneur Class, referred to in section 97 of the Regulations;
- Start-Up Business Class, referred to in section 98.01 of the Regulations;
- Self-Employed Persons Class and Quebec Self-Employed Persons Class, referred to in sections 100 and 101 of the Regulations, respectively;
- Family Class, referred to in sections 116, 117 and 130 of the Regulations, excluding those referred to in paragraphs 117(c) and (d), which are governed by the *Ministerial Instructions with respect to the processing of applications for a permanent resident visa made by parents or grandparents of a sponsor as members of the family class and the processing of sponsorship applications made in relation to those applications*;
- Spouse or Common-Law Partner in Canada Class, referred to in sections 123, 124, and 130 of the Regulations;
- Rural and Northern Immigration Pilot, first authorized through Ministerial Instructions issued on August 17, 2019, under section 14.1 of the Act;
- Home Support Worker Pilot, first authorized through Ministerial Instructions issued on June 18, 2019, under section 14.1 of the Act;
- Home Child Care Provider Pilot, first authorized through Ministerial Instructions issued on June 18, 2019, under section 14.1 of the Act; and
- Agri-Food Pilot, first authorized through Ministerial Instructions issued on May 15, 2020, under section 14.1 of the Act.

Despite the above, these Instructions do not apply to applications made under the Provincial Nominee Class,

soumises aux dates d'entrée en vigueur en 2022 indiquées dans la version abrogée des présentes instructions, ou après ces dates :

- Catégorie des titulaires de permis, décrite aux articles 64 et 65 du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (le Règlement);
- Catégorie des travailleurs qualifiés (Québec), décrite à l'article 86 du Règlement;
- Catégorie des candidats des provinces, décrite à l'article 87 du Règlement, à l'exclusion des candidats visés à l'article 10.1 de la Loi;
- Catégorie de l'immigration au Canada atlantique, décrite à l'article 87.3 du Règlement;
- Catégorie des investisseurs (Québec), décrite à l'article 90 du Règlement;
- Catégorie des entrepreneurs (Québec), décrite à l'article 97 du Règlement;
- Catégorie « démarrage d'entreprise », décrite à l'article 98.01 du Règlement;
- Catégorie des travailleurs autonomes et catégorie des travailleurs autonomes (Québec), décrites aux articles 100 et 101 du Règlement, respectivement;
- Catégorie du regroupement familial, décrite aux articles 116, 117 et 130 du Règlement, à l'exclusion des personnes mentionnées aux alinéas 117c) et d), qui sont régies par les *Instructions ministérielles sur le traitement des demandes de visa de résident permanent présentées par les parents ou grands-parents d'un répondant, au titre de la catégorie du regroupement familial, et sur le traitement des demandes de parrainage présentées relativement à ces demandes*;
- Catégorie des époux ou conjoints de fait au Canada, décrite aux articles 123, 124 et 130 du Règlement;
- Programme pilote d'immigration dans les communautés rurales et du Nord, autorisé pour la première fois au moyen d'instructions ministérielles données le 17 août 2019 en vertu de l'article 14.1 de la Loi;
- Programme pilote des aides familiaux à domicile, autorisé pour la première fois au moyen d'instructions ministérielles données le 18 juin 2019 en vertu de l'article 14.1 de la Loi;
- Programme pilote des gardiens d'enfants en milieu familial, autorisé pour la première fois au moyen d'instructions ministérielles données le 18 juin 2019 en vertu de l'article 14.1 de la Loi;
- Programme pilote sur l'agroalimentaire, autorisé pour la première fois au moyen d'instructions ministérielles données le 15 mai 2020 en vertu de l'article 14.1 de la Loi.

Malgré ce qui précède, les présentes instructions ne s'appliquent pas aux demandes présentées dans le cadre

Atlantic Immigration Class, or Rural and Northern Immigration Pilot where the foreign national has also submitted an application under the public policy to support the Economic Mobility Pathways Pilot authorized under section 25.2 of the Act.

Applications to be submitted by electronic means

These Instructions apply to applications for permanent resident visas, applications for permanent resident status, and sponsorship applications under the immigration streams referred to in these Instructions. All applications submitted by a foreign national, a sponsor, or authorized representative on or after the coming into force of the Instructions must be submitted using electronic means (apply online).

An alternate application format would be provided to foreign nationals, sponsors, and their representatives who are unable to apply online.

Retention and disposition

Applications received by Immigration, Refugees and Citizenship Canada on or after the coming into force of these Instructions that were not submitted by electronic means will not be accepted and processing fees will be returned, except in the case of foreign nationals, sponsors or authorized representatives who may submit an application by any other means that is made available or specified by the Minister for that purpose in accordance with these Instructions.

These Instructions are in force for the following immigration streams:

- Quebec Skilled Worker Class, referred to in section 86 of the Regulations;
- Provincial Nominee Class, referred to in section 87 of the Regulations excluding applicants referred to in section 10.1 of the Act;
- Family Class, referred to in sections 116, 117, and 130 of the Regulations, other than those referred to in paragraphs 117(c) and (d);
- Spouse or Common-Law Partner in Canada Class, referred to in sections 123, 124, and 130 of the Regulations;
- Rural and Northern Immigration Pilot, first authorized through Ministerial Instructions issued on August 17, 2019, under section 14.1 of the Act;
- Quebec Investor Class, referred to in section 90 of the Regulations;
- Quebec Entrepreneur Class, referred to in section 97 of the Regulations;

de la catégorie des candidats des provinces, de la catégorie de l'immigration au Canada atlantique ou du programme pilote d'immigration dans les communautés rurales et du Nord lorsque l'étranger a également présenté une demande en vertu de la politique publique visant à appuyer le projet pilote sur la voie d'accès à la mobilité économique autorisé en vertu de l'article 25.2 de la Loi.

Demandes à soumettre par voie électronique

Les présentes instructions s'appliquent aux demandes de visa de résident permanent, aux demandes de statut de résident permanent et aux demandes de parrainage dans le cadre des volets d'immigration mentionnés dans les présentes instructions. Toutes les demandes soumises par un étranger, un répondant ou un représentant autorisé à compter de l'entrée en vigueur des instructions doivent être soumises par voie électronique (présenter une demande en ligne).

Il sera possible aux étrangers, à leurs répondants ou à leurs représentants de soumettre une demande dans un autre format s'ils sont incapables de le faire en ligne.

Conservation et élimination

Les demandes reçues par Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada à compter de la date d'entrée en vigueur des présentes instructions qui n'ont pas été présentées par voie électronique ne seront pas acceptées et les frais de traitement seront remboursés, sauf dans le cas des étrangers, des répondants ou des représentants autorisés qui soumettent leur demande par un autre moyen que le ministre met à leur disposition ou précise à cette fin conformément aux présentes instructions.

Les présentes instructions sont en vigueur pour les volets d'immigration suivants :

- Catégorie des travailleurs qualifiés (Québec), décrite à l'article 86 du Règlement;
- Catégorie des candidats des provinces, décrite à l'article 87 du Règlement, à l'exclusion des candidats visés à l'article 10.1 de la Loi;
- Catégorie du regroupement familial, décrite aux articles 116, 117 et 130 du Règlement, à l'exclusion des personnes mentionnées aux alinéas 117c) et d);
- Catégorie des époux ou conjoints de fait au Canada, décrite aux articles 123, 124, et 130 du Règlement;
- Programme pilote d'immigration dans les communautés rurales et du Nord, autorisé pour la première fois au moyen d'instructions ministérielles données le 17 août 2019 en vertu de l'article 14.1 de la Loi;
- Catégorie des investisseurs (Québec), décrite à l'article 90 du Règlement;
- Catégorie des entrepreneurs (Québec), décrite à l'article 97 du Règlement;

- Quebec Self-Employed Persons Class, referred to in section 101 of the Regulations;
 - Agri-Food Pilot, first authorized through Ministerial Instructions issued on May 15, 2020, under section 14.1 of the Act;
 - Start-Up Business Class, referred to in section 98.01 of the Regulations;
 - Permit Holder Class, referred to in sections 64 and 65 of the Regulations;
 - Home Support Worker Pilot, first authorized through Ministerial Instructions issued on June 18, 2019, under section 14.1 of the Act;
 - Home Child Care Provider Pilot, first authorized through Ministerial Instructions issued on June 18, 2019, under section 14.1 of the Act;
 - Self-Employed Persons Class, referred to in section 100 of the Regulations; and
 - Atlantic Immigration Class, referred to in section 87.3 of the Regulations.
- Catégorie des travailleurs autonomes (Québec), décrite à l'article 101 du Règlement;
 - Programme pilote sur l'agroalimentaire, autorisé pour la première fois au moyen d'instructions ministérielles données le 15 mai 2020 en vertu de l'article 14.1 de la Loi;
 - Catégorie « démarrage d'entreprise », décrite à l'article 98.01 du Règlement;
 - Catégorie des titulaires de permis, décrite aux articles 64 et 65 du Règlement;
 - Programme pilote des aides familiaux à domicile, autorisé pour la première fois au moyen d'instructions ministérielles données le 18 juin 2019 en vertu de l'article 14.1 de la Loi;
 - Programme pilote des gardiens d'enfants en milieu familial, autorisé pour la première fois au moyen d'instructions ministérielles données le 18 juin 2019 en vertu de l'article 14.1 de la Loi;
 - Catégorie des travailleurs autonomes, décrite à l'article 100 du Règlement;
 - Catégorie de l'immigration au Canada atlantique, décrite à l'article 87.3 du Règlement.

Repeal

- The following Instructions are repealed, effective November 9, 2023: Ministerial Instructions 61 (MI61): *Ministerial Instructions with respect to the submission of online applications for permanent resident visas and other documents*, entered into force on September 23, 2022.

Effective date

These Instructions take effect on November 9, 2023.

The Hon. Marc Miller, P.C., M.P.

Minister of Citizenship and Immigration

Dated at Ottawa, November 27, 2023

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication of final decision after assessment of five Siloxanes Group substances specified on the Domestic Substances List (section 77 of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas a summary of the assessment conducted on these five substances identified in the annex below pursuant to paragraphs 68(b) and (c) of the Act is annexed hereby;

Abrogation

- Les instructions suivantes sont abrogées à compter du 9 novembre 2023 : Instructions ministérielles 61 (IM61) : *Instructions ministérielles concernant la soumission de demande en ligne pour des visas de résident permanent et d'autres documents*, entrées en vigueur le 23 septembre 2022.

Date d'entrée en vigueur

Les présentes instructions entrent en vigueur le 9 novembre 2023.

Ministre de la Citoyenneté et de l'Immigration

L'honorable Marc Miller, C.P, député

Fait à Ottawa, le 27 novembre 2023

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

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

Publication de la décision finale après évaluation de cinq substances du groupe des siloxanes inscrites sur la Liste intérieure [article 77 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu qu'un résumé de l'évaluation préalable qui a été réalisée sur les cinq substances énoncées dans l'annexe ci-dessous en application des alinéas 68b) et 68c) de la Loi est ci-annexé;

And whereas it is concluded that the substances 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 propose to take no further action on these substances at this time under section 77 of the Act.

Steven Guilbeault

Minister of the Environment

Mark Holland

Minister of Health

ANNEX

Summary of the assessment of the Siloxanes Group

Pursuant to section 68 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the Minister of the Environment and the Minister of Health have conducted an assessment of five substances referred to collectively under the Chemicals Management Plan (CMP) as the Siloxanes Group. The Chemical Abstracts Service Registry Numbers (CAS RNs¹), the *Domestic Substances List* (DSL) names, and the common names of these substances are listed in the table below.

Of the two remaining substances out of the seven in the Siloxanes Group, one substance, cyclotetrasiloxane, 2,2,4,6,6,8-hexamethyl-4,8-diphenyl-, cis- (CAS RN 33204-76-1) was determined to be of low concern for risk to both the environment and human health and the decision for this substance is provided in a separate report.²

The other remaining substance, cyclosiloxanes, di-Me (CAS RN 69430-24-6), henceforth referred to as cyclomethicone, is a UVCB (unknown or variable composition, complex reaction products, or biological materials) primarily comprised of octamethylcyclotetrasiloxane (D4; CAS RN 556-67-2), decamethylcyclopentasiloxane (D5; CAS RN 541-02-6) and dodecamethylcyclohexasiloxane (D6; CAS RN 540-97-6), in varying proportions. Cyclomethicone is considered to have been addressed through the screening assessments of D4, D5, and D6 in 2008 and the revised conclusion regarding D5 in 2012. While it was concluded that D5 and D6 were not posing a risk to the environment or human health, it was concluded that D4

Attendu qu'il est conclu que ces substances 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 proposent de ne rien faire pour le moment à l'égard de ces substances en vertu de l'article 77 de la Loi.

Le ministre de l'Environnement

Steven Guilbeault

Le ministre de la Santé

Mark Holland

ANNEXE

Résumé de l'évaluation pour le groupe des siloxanes

Conformément à l'article 68 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé ont mené l'évaluation de cinq substances du groupe appelé « groupe des siloxanes » dans le cadre du Plan de gestion des produits chimiques (PGPC). Le numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS¹), le nom dans la *Liste intérieure* (LI) et le nom commun de ces substances sont indiqués dans le tableau ci-dessous.

L'une des deux autres substances faisant partie du groupe des siloxanes, le quadrosiloxane (NE CAS 33204-76-1), a été jugée peu préoccupante en ce qui a trait aux risques pour l'environnement et la santé humaine, et la décision concernant cette substance est contenue dans un rapport distinct².

L'autre substance restante, les diméthylcyclosiloxanes (NE CAS 69430-24-6), ci-après appelée « diméthylcyclosiloxane », est une substance de composition inconnue ou variable, produit de réaction complexe ou matière biologique (UVCB), principalement composée d'octaméthylcyclotetrasiloxane (D4; NE CAS 556-67-2), de décaméthylcyclopentasiloxane (D5; NE CAS 541-02-6) et de dodécaméthylcyclohexasiloxane (D6; NE CAS 540-97-6), en des proportions variables. On considère que le diméthylcyclosiloxane a été évalué dans le cadre des évaluations préalables des substances D4, D5 et D6 en 2018 et de la conclusion révisée concernant le D5 en 2012. Bien qu'il ait été conclu que les substances D5 et D6 ne posaient

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.

² The conclusion for CAS RN 33204-76-1 is provided in the [Rapid Screening of Substances with Limited General Population Exposure Screening Assessment](#).

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.

² La conclusion pour le NE CAS 33204-76-1 figure dans l'[Évaluation préalable rapide des substances pour lesquelles l'exposition de la population générale est limitée](#).

was posing a risk to the environment but not to human health. Given that the previous regulatory activities for D4 can also pertain to and address the use of mixtures containing D4,³ cyclomethicone will not be subject to further risk assessment work under the CMP at this time. Accordingly, this assessment addresses the five substances listed in the table below, hereinafter referred to as the Siloxanes Group.

pas de risque pour l'environnement ou la santé humaine, il a été conclu que le D4 présentait un risque pour l'environnement, mais pas pour la santé humaine. Étant donné que les activités réglementaires antérieures visant le D4 peuvent aussi s'appliquer à l'utilisation de mélanges contenant du D4³ et viser cette utilisation, le diméthylcyclosiloxane ne fera pas l'objet d'une évaluation des risques plus poussée dans le cadre du PGPC pour l'instant. Par conséquent, la présente évaluation préalable vise les cinq substances indiquées dans le tableau ci-dessous, appelées ci-après « groupe des siloxanes ».

Table: Substances in the Siloxanes Group

CAS RN	DSL name	Common name (abbreviation)
107-46-0	Disiloxane, hexamethyl-	Hexamethyldisiloxane (L2)
141-62-8	Tetrasiloxane, decamethyl-	Decamethyltetrasiloxane (L4)
141-63-9	Pentasiloxane, dodecamethyl-	Dodecamethylpentasiloxane (L5)
541-05-9	Cyclotrisiloxane, hexamethyl-	Cyclotrisiloxane (D3)
2627-95-4	Disiloxane, 1,3-diethenyl-1,1,3,3-tetramethyl-	Divinyltetramethyldisiloxane (dvTMDS)

Tableau : Substances du groupe des siloxanes

NE CAS	Nom dans la LI	Nom commun (abréviation)
107-46-0	Hexaméthylidisiloxane	Hexaméthylidisiloxane (L2)
141-62-8	Décaméthyltétrasiloxane	Décaméthyltétrasiloxane (L4)
141-63-9	Dodécaméthylpentasiloxane	Dodécaméthylpentasiloxane (L5)
541-05-9	Hexaméthylcyclotrisiloxane	Hexaméthylcyclotrisiloxane (D3)
2627-95-4	1,1,3,3-Tétraméthyl-1,3divinylidisiloxane	Divinyltétraméthylidisiloxane (dvTMDS)

While L2, L5, and dvTMDS do not naturally occur in the environment, L4 and D3 are found in plants. According to information submitted in response to a CEPA section 71 survey, 1 000 kg to 100 000 kg for each of L2, L4, L5, D3 and dvTMDS were imported into Canada in 2008. In the same year, no Canadian manufacturing activity was reported for these five substances above the reporting threshold of 100 kg.

Alors que les substances L2, L5 et dvTMDS ne sont pas naturellement présentes dans l'environnement, le L4 et le D3 sont présents dans les plantes. D'après les renseignements présentés en réponse à une enquête menée en vertu de l'article 71 de la LCPE, 1 000 kg à 100 000 kg des substances L2, L4, L5, D3 et dvTMDS ont été importés au Canada en 2008. La même année, aucune activité de production de ces substances supérieure au seuil de déclaration de 100 kg n'a été déclarée.

In Canada, L2 is used primarily as an intermediate, functional fluid, and solvent in products available to consumers such as cosmetics, electronics, medical devices, and anti-freeze and de-icing products. Exposures to L4 and L5 from cosmetics and to L5 from drugs were previously assessed through the assessment of dimethicone (CAS RN 9006-65-9⁴). There are no uses of L4 identified as an individual substance. L5 is also used primarily as a solvent and surface-active agent in industrial applications such as paints and coatings. D3 is used primarily as an

Au Canada, la substance L2 est principalement utilisée comme intermédiaire, fluide fonctionnel et solvant dans des produits offerts aux consommateurs, comme les cosmétiques, les appareils électroniques, les dispositifs médicaux et les produits antigel et de dégivrage. Les expositions aux substances L4 et L5 à partir de cosmétiques et au L5 à partir de médicaments ont déjà été évaluées dans le cadre de l'évaluation de la diméthicone (NE CAS 9006-65-9⁴). Il n'y a aucune utilisation recensée du L4 employé comme substance seule. La substance L5 est aussi

³ D4 management measures are provided in the [Pollution Prevention Planning Notice with respect to D4 in Industrial Effluents](#).

⁴ The conclusion for CAS RN 9006-65-9 is provided in the Second Phase of Polymer Rapid Screening Assessment.

³ Les mesures de gestion pour la substance D4 sont fournies dans l'[avis de planification de la prévention de la pollution concernant le siloxane D4 dans les effluents industriels](#).

⁴ La conclusion pour le NE CAS 9006-65-9 est fournie dans le document sur la deuxième phase de l'évaluation préalable rapide des polymères.

intermediate, solvent, and emollient in products available to consumers such as cosmetics, and adhesives and sealants. DvTMDS is used as an intermediate in the manufacture of polymers and other organic compounds and may be used in food packaging materials.

The ecological risks of the substances in the Siloxanes Group were characterized using the ecological risk classification of organic substances (ERC), which is a risk-based approach that employs multiple metrics for both hazard and exposure, with weighted consideration of multiple lines of evidence for determining the 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, the substances in the Siloxanes Group are considered unlikely to be causing ecological harm.

Considering all available lines of evidence presented in this assessment, there is low risk of harm to the environment from substances in the Siloxanes Group. It is concluded that L2, L4, L5, D3 and dvTMDS in the Siloxanes Group 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.

For the human health risk assessment, the linear siloxanes (L2, L4 and L5) were assessed together and D3 and dvTMDS were considered as individual substances. For the general population of Canada, indoor air is the predominant source of exposure from environmental media to the linear siloxanes and D3. Oral exposure to L5 may occur from eating fish. Oral exposure to D3 may occur from eating fish and baked goods made in silicone baking moulds. Exposure to dvTMDS via environmental media is considered to be negligible and via food packaging materials is below 25 nanograms per kilogram of body weight per day. Amongst products available to consumers, the predominant sources of exposure are the use of self-care products that contain L2 and D3 (L2 may be present in nail polish drying drops and bandage adhesive remover, and

principalement utilisée comme solvant et agent de surface dans des applications industrielles comme les peintures et les revêtements. Le D3 est surtout employé en tant qu'intermédiaire, solvant et émoullient dans des produits offerts aux consommateurs comme les cosmétiques, les adhésifs et les scellants. La substance dvTMDS est utilisée comme intermédiaire dans la fabrication de polymères et d'autres composés organiques, et peut être employée dans les matériaux d'emballage alimentaire.

Les risques pour l'environnement associés aux substances du groupe des siloxanes ont été caractérisés à l'aide de la classification du risque écologique des substances organiques (CRE), approche fondée sur les risques qui tient compte de plusieurs paramètres liés au danger et à l'exposition et d'une pondération des éléments de preuve pour déterminer la classification des risques. 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 biologique et chimique. Parmi les paramètres pris en compte pour les profils d'exposition, on retrouve le taux d'émission potentiel, la persistance globale et le potentiel de transport sur de grandes distances. À l'aide d'une matrice des risques, on attribue aux substances un niveau de préoccupation, soit faible, modéré ou élevé, suivant leur profil de danger et d'exposition. D'après la conclusion de l'analyse de la CRE, il a été établi qu'il est peu probable que les substances du groupe des siloxanes causent des effets nocifs pour l'environnement.

Compte tenu de tous les éléments de preuve contenus dans la présente évaluation, les risques pour l'environnement associés aux substances du groupe des siloxanes sont faibles. Il est conclu que les substances L2, L4, L5, D3 et dvTMDS du groupe des siloxanes ne satisfont pas aux critères énoncés aux alinéas 64a) ou 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 la diversité biologique, ou à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie.

En ce qui concerne l'évaluation des risques pour la santé humaine, les siloxanes linéaires (L2, L4 et L5) ont été évalués ensemble, tandis que les siloxanes D3 et dvTMDS ont été traités comme des substances distinctes. Pour la population générale du Canada, l'air intérieur est la principale source d'exposition issue du milieu environnemental aux siloxanes linéaires et à la substance D3. Une exposition par voie orale à la substance L5 peut découler de la consommation de poisson. On peut être exposé par voie orale à la substance D3 en consommant du poisson et des produits de boulangerie-pâtisserie cuits dans des moules en silicone. L'exposition à la substance dvTMDS par le milieu environnemental est considérée comme négligeable, tandis que l'exposition par des matériaux d'emballage alimentaire est inférieure à 25 nanogrammes

D3 may be present in body makeup and diaper cream). The general population may also be exposed via inhalation to residual D3 from use of silicone baking moulds.

In laboratory studies, L2 affects the liver, testes, and lungs, whereas L4 affects the liver. L5 may have similar effects, on the basis of a read-across approach used to characterize its critical health effects. Laboratory studies also showed that D3 is associated with decreased food consumption, body weight, and liver weight.

For L2, L4, L5, and D3, estimates of exposure were derived based on levels of substances in environmental media including indoor air as the largest contributor for exposure. Estimates of exposure to products available to consumers were derived for L2 and D3. These estimates of exposure were compared with critical effect levels identified from laboratory studies and the margins of exposure are considered to be adequate to address uncertainties in the health effects and exposure databases.

Exposure of the general population to dvTMDS is not expected, and therefore the concern for human health is low. It was not identified as posing a high hazard to human health on the basis of classifications by other national or international agencies for carcinogenicity, genotoxicity, developmental toxicity or reproductive toxicity.

The human health assessment took into consideration those groups of individuals within the Canadian population who, due to greater susceptibility or greater exposure, may be more vulnerable to experiencing adverse health effects from exposure to substances. Exposures to substances in this Siloxanes Group were considered for all relevant age groups and life stages, including teens, children, toddlers, infants, and people of reproductive age, when applicable. A potential for increased susceptibility was not identified for a particular population or life stage. These subpopulations were taken into consideration in the risk assessment of substances in the Siloxanes Group.

par kilogramme de poids corps par jour. Parmi les produits disponibles aux consommateurs, les principales sources d'exposition découlent de l'utilisation de produits de soins personnels contenant les substances L2 et D3 (la substance L2 peut être présente dans des gouttes de sèche-verniss à ongles et des dissolvants d'adhésif de pansement, et la substance D3 peut être présente dans le maquillage pour le corps et les crèmes contre l'érythème fessier). La population générale peut aussi être exposée par inhalation à la substance D3 sous forme résiduelle à partir de l'utilisation de moules de cuisson en silicone.

Dans des études de laboratoire, la substance L2 affecte le foie, les testicules et les poumons, tandis que la substance L4 touche le foie. La substance L5 peut causer des effets similaires, d'après une méthode d'extrapolation utilisée pour caractériser ces effets critiques sur la santé. Des études en laboratoire ont aussi révélé que la substance D3 est associée à une diminution de la consommation de nourriture, du poids corporel et du poids du foie.

En ce qui a trait aux substances L2, L4, L5 et D3, les estimations de l'exposition ont été calculées en fonction des concentrations de substances présentes dans les milieux comprenant l'air intérieur comme milieu contribuant le plus à l'exposition. Les estimations de l'exposition à partir de produits offerts aux consommateurs ont été calculées pour les substances L2 et D3. Ces estimations de l'exposition ont été comparées aux niveaux d'effets critiques trouvés dans des études de laboratoire, et les marges d'exposition sont considérées comme appropriées pour dissiper les incertitudes dans les bases de données sur l'exposition et les effets pour la santé.

La population générale ne devrait pas être exposée au dvTMDS, et donc la préoccupation pour la santé humaine associée à cette substance est faible. À la lumière de la classification établie sur le plan de la cancérogénicité, de la génotoxicité et de la toxicité pour le développement ou la reproduction réalisée par d'autres organismes nationaux ou de l'étranger, la substance dvTMDS n'est pas considérée comme un danger important pour la santé humaine.

L'évaluation des risques pour la santé humaine a tenu compte des groupes de personnes dans la population canadienne qui, en raison d'une vulnérabilité accrue ou d'une plus grande exposition, pourraient être plus susceptibles de subir des effets nocifs pour la santé humaine découlant de l'exposition à des substances. Les expositions aux substances faisant partie du groupe des siloxanes visés dans les présentes ont été étudiées pour tous les groupes d'âge et les étapes du cycle de vie pertinents, y compris les adolescents, les enfants, les bébés et les personnes en âge de procréer, le cas échéant. Aucun potentiel de vulnérabilité accrue n'a été relevé pour une population ou une étape du cycle de vie en particulier. Ces sous-populations ont été prises en compte dans l'évaluation des risques associés aux substances du groupe des siloxanes.

Considering all the information presented in this assessment, it is concluded that L2, L4, L5, D3, and dvTMDS 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 in Canada to human life or health.

Overall conclusion

Therefore, it is concluded that L2, L4, L5, D3, and dvTMDS do not meet any of the criteria set out in section 64 of CEPA.

The assessment for these substances is 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 assessment of 26 industry-restricted gas oils and kerosenes specified on the Domestic Substances List (section 77 of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas a summary of the assessment conducted on the 26 substances identified in Annex I below pursuant to paragraphs 68(b) and (c) of the Act is annexed hereby;

And whereas it is concluded that these 26 substances 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 at this time under section 77 of the Act.

Steven Guilbeault

Minister of the Environment

Mark Holland

Minister of Health

ANNEX I

Table: 26 Industry-restricted Gas Oils and Kerosenes

CAS RN	DSL name
64741-43-1	Gas oils (petroleum), straight-run
64741-49-7	Condensates (petroleum), vacuum tower

À la lumière des renseignements contenus dans la présente évaluation, il est conclu que les substances L2, L4, L5, D3 et dvTMDS ne satisfont pas aux critères énoncés à l'alinéa 64c) de la LCPE, car elles 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.

Conclusion générale

Il est donc conclu que le L2, L4, L5, D3 et dvTMDS ne satisfont à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE.

L'évaluation pour ces substances est disponible 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 de 26 gazoles et kérosènes restreints aux industries inscrites sur la Liste intérieure [article 77 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu qu'un résumé de l'évaluation qui a été réalisée sur les 26 substances énoncées dans l'annexe I ci-dessous en application des alinéas 68b) et c) de la Loi est ci-annexé;

Et attendu qu'il est conclu que ces 26 substances 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.

Le ministre de l'Environnement

Steven Guilbeault

Le ministre de la Santé

Mark Holland

ANNEXE I

Tableau : 26 Gazoles et kérosènes restreints aux industries

NE CAS	Nom dans la LI
64741-43-1	Gazoles (pétrole), distillation directe
64741-49-7	Condensats (pétrole), tour sous vide

CAS RN	DSL name
64741-58-8	Gas oils (petroleum), light vacuum
64741-60-2	Distillates (petroleum), intermediate catalytic cracked
64741-90-8	Gas oils (petroleum), solvent-refined
64742-06-9	Extracts (petroleum), middle distillate solvent
64742-30-9	Distillates (petroleum), chemically neutralized middle
64742-31-0	Distillates (petroleum), chemically neutralized light
64742-72-9	Distillates (petroleum), catalytic dewaxed middle
64742-77-4	Distillates (petroleum), complex dewaxed middle
64742-87-6	Gas oils (petroleum), hydrodesulfurized light vacuum
64742-91-2	Distillates (petroleum), steam-cracked
68333-88-0	Aromatic hydrocarbons, C9-17
68477-30-5	Distillates (petroleum), catalytic reformer fractionator residue, intermediate-boiling
68814-87-9	Distillates (petroleum), full-range straight-run middle
68915-96-8	Distillates (petroleum), heavy straight-run
68915-97-9	Gas Oils (petroleum) straight-run, high-boiling
68919-17-5	Hydrocarbons, C12-20, catalytic alkylation by-products
68921-07-3 ^a	Distillates (petroleum), hydrotreated light catalytic cracked
92704-36-4	Gas oils (petroleum), straight-run, clay-treated
128683-26-1	Distillates (petroleum), full-range atm.
128683-27-2	Distillates (oil sand), straight-run middle
128683-28-3	Gas oils (petroleum), full-range
128683-29-4	Gas oils (oil sand), hydrotreated
128683-30-7	Gas oils (oil sand)
129893-10-3	Residues (petroleum), vacuum, hydrocracked, middle distillate fraction

^a This substance was included in this assessment, as it was considered a priority on the basis of other human health concerns.

ANNEX II

Summary of the assessment of 26 Industry-restricted Gas Oils and Kerosenes

Pursuant to section 68 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the Minister of the Environment and the Minister of Health have conducted an

NE CAS	Nom dans la LI
64741-58-8	Gazoles légers (pétrole), distillation sous vide
64741-60-2	Distillats intermédiaires (pétrole), craquage catalytique
64741-90-8	Gazoles (pétrole), raffinés au solvant
64742-06-9	Extraits au solvant (pétrole), distillat moyen
64742-30-9	Distillats moyens (pétrole), neutralisés chimiquement
64742-31-0	Distillats légers (pétrole), neutralisés chimiquement
64742-72-9	Distillats moyens (pétrole), déparaffinage catalytique
64742-77-4	Distillats pétroliers moyens, complexés, déparaffinés
64742-87-6	Gazoles légers sous vide (pétrole), hydrodésulfurés
64742-91-2	Distillats (pétrole), vapocraquage
68333-88-0	Hydrocarbures aromatiques en C9-17
68477-30-5	Distillats à point d'ébullition moyen (pétrole), résidu de fractionnement du reformage catalytique
68814-87-9	Distillats moyens de distillation directe (pétrole), large intervalle d'ébullition
68915-96-8	Distillats lourds de distillation directe (pétrole)
68915-97-9	Gazoles de distillation directe (pétrole), fraction à point d'ébullition élevé
68919-17-5	Hydrocarbures en C12-20, sous-produits d'alkylation catalytique
68921-07-3 ^a	Distillats légers (pétrole), craquage catalytique, hydrotraitement
92704-36-4	Gazoles (pétrole), distillation directe, traités à la terre
128683-26-1	Distillats pétroliers (de sables bitumineux), toute plage de température, à la pression atmosphérique
128683-27-2	Distillat pétrolier (de sables bitumineux) moyen de première distillation
128683-28-3	Gazole (de sables bitumineux), toute plage
128683-29-4	Gazoles de sables bitumineux, hydrotraités
128683-30-7	Gazoles de sables bitumineux
129893-10-3	Résidus (pétrole), sous vide, hydrocraqués, distillat moyen

^a Cette substance est visée par la présente évaluation, car elle est considérée d'intérêt prioritaire en raison d'autres inquiétudes pour la santé humaine.

ANNEXE II

Résumé de l'évaluation pour 26 substances gazoles et kérosènes restreints aux industries

En vertu de l'article 68 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], le ministre de l'Environnement et le ministre de la Santé ont procédé

assessment of 26 Industry-restricted Gas Oils and Kerosenes. The substances considered in this assessment have been identified as industry restricted, as they may leave a petroleum-sector facility and be transported to other industrial facilities (for example for use as a feedstock, fuel or blending component), but do not reach the public market in their original form. Their Chemical Abstracts Service Registry Numbers (CAS RN¹ and their *Domestic Substances List* (DSL) names are listed in Annex I. Fifteen additional CAS RNs with uses in products available to consumers were included in the draft assessment, which addressed 42 substances and was referred to under the Chemicals Management Plan as the Gas Oils and Kerosenes Group. However, as new information has been obtained that may impact characterization of their hazard, these 15 substances have been removed from this assessment, and are being evaluated in a separate assessment for gas oils and kerosenes with uses in products available to consumers. Additionally, CAS RN 64742-88-7 was included in the draft assessment of gas oils and kerosenes but, upon review, has been removed and is being evaluated along with other low boiling point naphthas in a separate assessment. Therefore, this assessment focuses on 26 industry-restricted gas oils and kerosenes.

Industry-restricted gas oils and kerosenes are complex and highly variable combinations of hydrocarbons produced either directly through atmospheric distillation of crude oil or by the cracking of heavier vacuum distillation streams into lighter fractions, and are considered to be of unknown or variable composition, complex reaction products or biological materials (UVCBs). Gas oils contain straight and branched chain alkanes (paraffins), cycloalkanes (naphthenes), aromatic hydrocarbons, and mixed aromatic cycloalkanes, predominantly in the carbon range of C₉ to C₃₀. Kerosenes consist mainly of branched and straight chain alkanes and cycloalkane hydrocarbons in the range of C₉ to C₁₆. The aromatic hydrocarbon content of refinery stream gas oils and kerosenes can be variable, especially for the gas oils, and are typically in the range of 20 weight (wt)% to 80 wt%. For kerosenes, aromatic hydrocarbons do not normally exceed 25 volume (vol)%. Industry-restricted gas oils and kerosenes may undergo further refinement for use as solvents, resulting in substances with much narrower carbon ranges, and, in many cases, aromatic contents much lower than 20 wt%, while in many cases retaining the same CAS RN as their original refinery streams. As a result, the carbon range and aromatic content of industry-restricted gas oils and kerosenes

à l'évaluation de 26 gazoles et kérosènes restreints aux industries. Les substances faisant l'objet de la présente évaluation ont été déterminées comme restreintes aux industries, car elles peuvent être transportées d'une installation du secteur pétrolier à une autre installation industrielle (par exemple pour être utilisées comme matières premières, carburants ou composants de mélange), mais n'atteignent pas le marché public sous leur forme originale. Leur numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS¹ et leur nom sur la *Liste intérieure* (LI) figurent à l'annexe A. Quinze autres NE CAS associés à des utilisations dans des produits disponibles aux consommateurs étaient compris dans l'ébauche d'évaluation préalable, qui portait sur 42 substances appelées collectivement groupe des « gazoles et kérosènes » dans le cadre du Plan de gestion des produits chimiques. Cependant, puisque de nouveaux renseignements susceptibles de modifier la caractérisation de leurs dangers ont été obtenus, ces 15 substances ont été retirées de la présente évaluation et sont évaluées dans une évaluation distincte des gazoles et kérosènes ayant des utilisations dans des produits disponibles aux consommateurs. De plus, le NE CAS 64742-88-7 était compris dans l'ébauche d'évaluation préalable des gazoles et kérosènes, mais a été retiré après examen et fait l'objet d'une évaluation distincte avec d'autres naphtes à faible point d'ébullition. Par conséquent, la présente évaluation s'axe sur 26 gazoles et kérosènes restreints aux industries.

Les gazoles et kérosènes restreints aux industries sont des combinaisons complexes et très variables d'hydrocarbures produits soit directement par distillation atmosphérique du pétrole brut, soit par craquage en fractions plus légères de fractions lourdes obtenues par distillation sous vide, et sont considérés comme des substances de composition inconnue ou variable, produits de réaction complexes ou matières biologiques (UVCB). Les gazoles contiennent des alcanes à chaînes droites et ramifiées (paraffines), des cycloalcanes (naphthènes), des hydrocarbures aromatiques et des cycloalcanes aromatiques mixtes, dont le nombre de carbones est compris surtout entre C₉ et C₃₀. Les kérosènes sont surtout constitués d'hydrocarbures d'alcanes à chaînes droites et ramifiées et de cycloalcanes ayant un nombre de carbones de C₉ à C₁₆. La teneur en hydrocarbures aromatiques des gazoles et des kérosènes de flux de raffinerie peut être variable, en particulier pour les gazoles, et varie généralement de 20 à 80 % en poids. Dans le cas des kérosènes, les hydrocarbures aromatiques ne dépassent normalement pas 25 % en volume. Les gazoles et kérosènes restreints aux industries peuvent être raffinés davantage pour être utilisés comme des solvants, ce qui produit des substances ayant une plage de carbones grandement réduite et, dans bon nombre de cas, des

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.

vary widely. Owing to their similarity of sources, production, properties and hazard, industry-restricted gas oils and kerosenes have been grouped together in this assessment.

Some of the industry-restricted gas oils and kerosenes in this assessment were identified as being used as fuels and as fuel additives, in the oil and gas industry as petroleum production aids or processing aids, in automobile and light-duty motor vehicle manufacturing, and as laboratory substances. Other uses include the formulation of lubricants or lubricant additives, and of various products including oil-water separation aids, processing aids, and industrial coatings.

The ecological assessment uses a group-based approach that focuses on 26 industry-restricted gas oils and kerosenes. As there is a lack of information on when or if a CAS RN represents a refinery stream or a solvent, a range of aromatic contents from 20 wt% to 80 wt% is used. The compositional variability that exists within CAS RNs and between industry-restricted gas oils and kerosenes having different CAS RNs may lead to their interchangeable use (provided they meet property specifications).

Industry-restricted gas oils and kerosenes may be released to the environment from activities associated with production, transportation, and storage, as well as a result of commercial or industrial uses. They may be released from industrial sources to the aquatic environment through wastewater effluents, and to air. The identified uses of gas oils and kerosenes having the highest potential for release to the environment that are considered to be applicable to industry-restricted gas oils and kerosenes, and that are considered in this assessment are formulation of lubricants or lubricant additives; formulation of various products, including oil-water separation aids, processing aids, and industrial coatings; the use of processing aids by facilities in sectors including plastics and rubber, fabricated metal, machinery, and transportation equipment. An additional source with high potential for environmental release is the application of biosolids containing industry-restricted gas oils and kerosenes to agricultural land.

Environmental concentrations and compositions of industry-restricted gas oils and kerosenes in surface

teneurs en aromatiques très inférieures à 20 % en poids, mais gardant souvent le même NE CAS que la substance originale trouvée dans le flux de raffinerie. Ainsi, la plage de carbones et la teneur en aromatiques des gazoles et kérosènes restreints aux industries sont très variables. Ces gazoles et kérosènes ont été regroupés dans la présente évaluation en raison de la similarité de leurs sources, de leur production, de leurs propriétés et de leurs dangers.

Certains des gazoles et kérosènes restreints aux industries examinés dans la présente évaluation ont été identifiés comme étant utilisés en tant que carburants ou additifs pour carburant, auxiliaires de production pétrolière ou auxiliaires technologiques dans l'industrie pétrolière et gazière ou encore substances de laboratoire, ainsi que dans la fabrication de voitures et de véhicules automobiles légers. Les autres utilisations comprennent la préparation de lubrifiants ou d'additifs pour lubrifiant ainsi que celle de divers produits comme des adjuvants de séparation huile-eau, des auxiliaires technologiques et des revêtements industriels.

L'évaluation environnementale s'appuie sur une approche groupée, qui met l'accent sur les 26 gazoles et kérosènes restreints aux industries. Étant donné le manque d'information pour déterminer si et à quel moment le NE CAS représente un flux de raffinerie ou un solvant, une plage de teneurs en aromatiques allant de 20 à 80 % en poids est utilisée. La composition variable des NE CAS et des gazoles et kérosènes restreints aux industries ayant différents NE CAS pourrait mener à leur utilisation interchangeable (pourvu qu'ils répondent aux spécifications exclusives).

Les gazoles et kérosènes restreints aux industries peuvent être rejetés dans l'environnement en raison d'activités associées à leur production, leur transport et leur stockage, ainsi qu'à la suite d'utilisations commerciales ou industrielles. Ils peuvent être rejetés à partir de sources industrielles dans le milieu aquatique par les effluents d'eaux usées, ainsi que dans l'air. Les utilisations déterminées des gazoles et des kérosènes qui présentent le plus fort potentiel de rejet dans l'environnement sont jugées applicables aux gazoles et kérosènes restreints aux industries et sont prises en compte dans cette évaluation sont les suivantes : la préparation de lubrifiants ou d'additifs pour lubrifiants; la préparation de divers produits, y compris les adjuvants de séparation huile-eau, les auxiliaires technologiques et les revêtements industriels; l'utilisation d'auxiliaires technologiques par les installations de secteurs comme ceux des plastiques et du caoutchouc, du métal fabriqué, des machines et de l'équipement de transport. Une autre source présentant un grand potentiel de rejet environnemental est l'application sur des terres agricoles de biosolides contenant des gazoles et des kérosènes restreints aux industries.

Les concentrations dans l'environnement et la composition des gazoles et kérosènes restreints aux industries

water following wastewater treatment were estimated and compared to modelled predicted no-effect concentrations based on their predicted composition in the effluent. Empirical and modelled aquatic toxicity data for industry-restricted gas oils and kerosenes indicate moderate to high hazard, while empirical soil toxicity data indicate low hazard.

Both low- and high-aromatic content industry-restricted gas oils and kerosenes were predicted to be unlikely to be causing harm to the environment when used in the above-mentioned applications. Components of industry-restricted gas oils and kerosenes might accumulate in sediment near points of discharge; however, there is no information on their environmental concentrations or impact of these substances to sediment-dwelling organisms.

Considering all available lines of evidence presented in this assessment, there is low risk of harm to the environment from the 26 industry-restricted gas oils and kerosenes in this assessment. It is concluded that the 26 industry-restricted gas oils and kerosenes in this assessment do not meet the criteria under paragraph 64(a) or 64(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.

The critical health effects, identified in laboratory studies, for subchronic exposure to the industry-restricted gas oils and kerosenes are decreased body weight and increased organ weight. A critical health effect for the initial categorization of the industry-restricted gas oils and kerosenes was carcinogenicity, based primarily on classifications by international agencies. Based on the likelihood of industry-restricted gas oils and kerosenes to contain polycyclic aromatic hydrocarbons (PAHs), the European Commission classifies a number of the gas oils and kerosenes CAS RNs as Category 1B (3 substances) carcinogens (“may cause cancer”), but considers these substances not carcinogenic if they are refined to contain less than 3 wt% PAHs as extracted by dimethyl sulfoxide (DMSO). Adverse reproductive and developmental effects were also considered in the risk characterization of the industry-restricted gas oils and kerosenes.

General population exposure to the industry-restricted gas oils and kerosenes may occur via releases to air from industrial facilities. Margins of exposure between

dans les eaux de surface, après le traitement des eaux usées, ont été estimées et comparées aux concentrations estimées sans effet (CESE), obtenues par modélisation d’après leur composition prévue dans les effluents. Les données empiriques et modélisées sur la toxicité en milieu aquatique des gazoles et kérosènes restreints aux industries indiquent un danger modéré à élevé, tandis que les données empiriques sur la toxicité dans le sol indiquent un danger faible.

Il a été déterminé que les gazoles et kérosènes restreints aux industries sont peu susceptibles de causer des effets nocifs pour l’environnement lorsqu’ils sont utilisés dans les applications susmentionnées, qu’ils aient une faible ou une forte teneur en aromatiques. Leurs composants pourraient s’accumuler dans les sédiments près des points de rejet. Toutefois, on ne dispose d’aucune donnée sur leurs concentrations dans l’environnement ou sur l’impact de ces substances sur les organismes qui vivent dans les sédiments.

Compte tenu de tous les éléments de preuve contenus dans la présente évaluation, les 26 gazoles et kérosènes restreints aux industries examinés présentent un faible risque d’effets nocifs sur l’environnement. Il est conclu que les 26 gazoles et kérosènes restreints aux industries examinés ne satisfont pas aux critères énoncés aux alinéas 64a) ou 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.

Les effets critiques sur la santé, cernés lors d’études en laboratoire, d’une exposition subchronique aux gazoles et kérosènes restreints aux industries sont une diminution du poids corporel et une augmentation du poids des organes. Un effet critique sur la santé, pour ce qui est de la catégorisation initiale des gazoles et kérosènes restreints aux industries, était la cancérogénicité, fondée principalement sur la classification établie par les organismes internationaux. Compte tenu de la probabilité que les gazoles et kérosènes restreints aux industries contiennent des hydrocarbures aromatiques polycycliques (HAP), la Commission européenne classe un certain nombre (3) de NE CAS de gazoles et kérosènes dans la catégorie 1B des substances cancérogènes (« pouvant causer le cancer »), mais considère que ces substances ne sont pas cancérogènes si elles sont raffinées pour contenir moins de 3 % en poids de HAP extraits à l’aide de diméthylsulfoxyde (DMSO). Les effets nocifs sur la reproduction et le développement ont également été pris en compte dans la caractérisation des risques associés aux gazoles et kérosènes restreints aux industries.

L’exposition de la population générale aux gazoles et kérosènes restreints aux industries peut découler des rejets dans l’air provenant d’installations industrielles.

upper-bounding estimates of exposure and critical effect levels are considered adequate to address uncertainties related to health effects and exposure. The potential for exposure via other environmental media is considered to be low.

The human health assessment took into consideration those groups of individuals within the Canadian population who, due to greater susceptibility or greater exposure, may be more vulnerable to experiencing adverse health effects. Subpopulations living near non-petroleum industrial facilities using gas oils and kerosenes who may have potential for higher exposures from emissions in the air were considered in the assessment.

Considering all the information presented in this assessment, it is concluded that the 26 industry-restricted gas oils and kerosenes in this assessment 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 in Canada to human life or health.

Overall conclusion

It is therefore concluded that the 26 industry-restricted gas oils and kerosenes in this assessment do not meet any of the criteria set out in section 64 of CEPA.

The assessment for these substances is available on the [Canada.ca \(Chemical Substances\) website](https://www.canada.ca/ChemicalSubstances).

PRIVY COUNCIL OFFICE

Appointment opportunities

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

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

Les marges d'exposition entre les estimations de la limite supérieure de l'exposition et les niveaux d'effet critique sont jugées adéquates pour tenir compte des incertitudes entourant l'exposition et les effets sur la santé. Le potentiel d'exposition par d'autres milieux environnementaux est considéré comme faible.

L'évaluation des effets sur la santé humaine a pris en considération les groupes de personnes au sein de la population canadienne qui pourraient, en raison d'une susceptibilité ou d'une exposition accrue, être plus à risque que la population générale de subir des effets nocifs pour la santé. Les sous-populations qui vivent à proximité d'installations industrielles non pétrolières utilisant des gazoles et des kérosènes et sont susceptibles d'être plus exposées à des émissions dans l'air ont été prises en compte dans l'évaluation.

À la lumière des renseignements contenus dans la présente évaluation, il est conclu que les 26 gazoles et kérosènes restreints aux industries examinés 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.

Conclusion générale

Il est conclu que les 26 gazoles et kérosènes restreints aux industries dans cette évaluation ne satisfont à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE.

L'évaluation pour ces substances est disponible sur le [site Web Canada.ca \(Substances chimiques\)](https://www.canada.ca/SubstancesChimiques).

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ

Possibilités de nominations

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

Nous nous engageons également à offrir un milieu de travail sain qui favorise la dignité et l'estime de soi des personnes et leur capacité à réaliser leur plein potentiel au travail. Dans cette optique, toutes les personnes

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	Bank of Canada	
Chairperson	Business Development Bank of Canada	
Director	Canada Foundation for Innovation	
Director	Canada Foundation for Sustainable Development Technology	
Director	Canada Infrastructure Bank	
Chairperson	Canada Mortgage and Housing Corporation	
Director	Canada Mortgage and Housing Corporation	
President	Canada Mortgage and Housing Corporation	
Director	Canada Revenue Agency	
Chairperson	Canadian Accessibility Standards Development Organization	
Director	Canadian Accessibility Standards Development Organization	

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	Banque du Canada	
Président	Banque de développement du Canada	
Administrateur	Fondation canadienne pour l'innovation	
Administrateur	Fondation du Canada pour l'appui technologique au développement durable	
Administrateur	Banque de l'infrastructure du Canada	
Président du conseil	Société canadienne d'hypothèques et de logement	
Administrateur	Société canadienne d'hypothèques et de logement	
Président	Société canadienne d'hypothèques et de logement	
Administrateur	Agence du revenu du Canada	
Président	Organisation canadienne d'élaboration de normes d'accessibilité	
Administrateur	Organisation canadienne d'élaboration de normes d'accessibilité	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
Director	Canadian Centre on Substance Abuse		Administrateur	Centre canadien de lutte contre les toxicomanies	
Director	Canadian Commercial Corporation		Administrateur	Corporation commerciale canadienne	
Chief Executive Officer	Canadian Energy Regulator		Président-directeur général	Régie canadienne de l'énergie	
Commissioner	Canadian Energy Regulator		Commissaire	Régie canadienne de l'énergie	
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	
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	
Chairperson	Canadian Museum for Human Rights		Président	Musée canadien des droits de la personne	
President	Canadian Nuclear Safety Commission		Président	Commission canadienne de sûreté nucléaire	
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	Copyright Board		Commissaire	Commission du droit d'auteur	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
Director	Export Development Canada		Administrateur	Exportation et développement Canada	
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	
Director (Federal)	Halifax Port Authority		Administrateur (Fédéral)	Administration portuaire de Halifax	
Member	Historic Sites and Monuments Board of Canada		Membre	Commission des lieux et monuments historiques du Canada	
Clerk of the House of Commons	House of Commons		Greffier de la Chambre des communes	Chambre des communes	
Law Clerk and Parliamentary Counsel	House of Commons		Légiste et conseiller parlementaire	Chambre des communes	
Member	Independent Advisory Board on Eligibility for Journalism Tax Measures		Membre	Comité consultatif indépendant sur l'admissibilité aux mesures fiscales relatives au journalisme	
Vice-Chairperson	Independent Advisory Board on Eligibility for Journalism Tax Measures		Vice-président	Comité consultatif indépendant sur l'admissibilité aux mesures fiscales relatives au journalisme	
Dispute/Appellate Panellist	Internal Trade Secretariat – Canadian Free Trade Agreement		Membre d'un groupe spécial/groupe spécial d'appel	Secrétariat du commerce intérieur – Accord de libre-échange canadien	
Commissioner	International Commission on the Conservation of Atlantic Tunas		Commissaire	Commission internationale pour la conservation des thonidés de l'Atlantique	
Commissioner	International Joint Commission		Commissaire	Commission conjointe internationale	
Chairperson	Laurentian Pilotage Authority		Président	Administration de pilotage des Laurentides	
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	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
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	
Chairperson	National Seniors Council		Président	Conseil national des aînés	
Member	National Seniors Council		Membre	Conseil national des aînés	
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	
Director of Public Prosecutions	Office of the Director of Public Prosecutions		Directeur des poursuites pénales	Bureau du directeur des poursuites pénales	
President	Public Service Commission		Président	Commission de la fonction publique	
Principal	Royal Military College of Canada		Recteur	Collège militaire royal du Canada	
Clerk of the Senate and Clerk of the Parliaments	Senate		Greffier du Sénat et greffier des Parlements	Sénat	
Member	Social Sciences and Humanity Research Council		Membre	Conseil de recherches en sciences humaines	
Member	Standards Council of Canada		Conseiller	Conseil canadien des normes	
Chairperson	Telefilm Canada		Président	Téléfilm Canada	
Member	Telefilm Canada		Membre	Téléfilm Canada	
Director	VIA Rail Canada Inc.		Administrateur	VIA Rail Canada Inc.	

TREASURY BOARD SECRETARIAT**MEMBERS OF PARLIAMENT RETIRING ALLOWANCES ACT**

2024, 2025 and 2026 member contribution rates for the Members of Parliament pension plan

In accordance with subsection 2.7(10) of the *Members of Parliament Retiring Allowances Act*, the contribution rates, for calendar years 2024, 2025 and 2026, fixed under subsection 2.7(1) of the Act are as follows.

1. Contribution rates for the Members of Parliament Retiring Allowances Account and the Members of Parliament Retirement Compensation Arrangements Account prior to reaching the 75% maximum pension accrual

SECRETARIAT DU CONSEIL DU TRÉSOR**LOI SUR LES ALLOCATIONS DE RETRAITE DES PARLEMENTAIRES**

Taux de cotisation des participants au régime de pension des parlementaires pour 2024, 2025 et 2026

Conformément au paragraphe 2.7(10) de la *Loi sur les allocations de retraite des parlementaires*, les taux de cotisation pour les années civiles 2024, 2025 et 2026 fixés en vertu du paragraphe 2.7(1) de la Loi sont les suivants.

1. Taux de cotisation au compte d'allocations de retraite des parlementaires et au compte de convention de retraite des parlementaires avant d'atteindre le taux maximal d'accumulation des prestations de pensions de 75 %

Table 1: Parliamentarians' contribution rates for calendar year 2024 (percentage of pensionable payroll)

Account	Under age 71				Age 71 and above	Combined ^d
	Below the Year's Maximum Pensionable Earnings ^a	Year's Maximum Pensionable Earnings to pre-2025 Earnings Limit ^b	Above pre-2025 Earnings Limit	Combined ^c		
Members of Parliament Retiring Allowances	12.75	16.29	0.00	13.45	0.00	12.48
Members of Parliament Retirement Compensation Arrangements	7.15	7.15	22.15	8.70	22.15	9.67
Total	19.90	23.44	22.15	22.15	22.15	22.15

^a The Year's Maximum Pensionable Earnings are the maximum earnings for which contributions can be made to the Canada Pension Plan or the Quebec Pension Plan during the year. For 2023, the Year's Maximum Pensionable Earnings is \$66,600. For 2024, the Year's Maximum Pensionable Earnings is \$68,500.

^b The Earnings Limit represents the level of earnings in respect of which benefits may be accrued under a registered pension plan during that calendar year within the meaning of the *Income Tax Act*. Starting January 1, 2016, the Earnings Limit takes into consideration the coordination of the retirement allowance payable with the benefits of the Canada Pension Plan or the Quebec Pension Plan. For 2023, the Earnings Limit is \$184,200. For 2024, the Earnings Limit is \$189,700. For 2025 and 2026, the Earnings Limit is not available yet. For calendar year 2024, the contribution rates will vary for earnings up to the year's maximum pensionable earnings, from the Year's Maximum Pensionable Earnings to the pre-2025 Earnings Limit, and above the pre-2025 Earnings Limit.

^c If expressed as a percentage of the pensionable payroll of members under the age of 71.

^d If expressed as a percentage of the total pensionable payroll.

Tableau 1 : Taux de cotisation des parlementaires pour l'année civile 2024 (pourcentage du salaire ouvrant droit à pension)

Compte	Moins de 71 ans				71 ans et plus	Combiné ^d
	Sous le maximum des gains annuels ouvrant droit à pension ^a	Du maximum des gains annuels ouvrant droit à pension au maximum des gains admissibles avant 2025 ^b	Au-dessus du maximum des gains admissibles avant 2025	Combiné ^c		
Compte d'allocations de retraite des parlementaires	12,75	16,29	0,00	13,45	0,00	12,48
Compte de convention de retraite des parlementaires	7,15	7,15	22,15	8,70	22,15	9,67
Total	19,90	23,44	22,15	22,15	22,15	22,15

^a Le maximum des gains annuels ouvrant droit à pension est le montant maximum des gains à partir desquels les cotisations peuvent être effectuées au Régime de pensions du Canada ou au Régime de rentes du Québec durant l'année. Pour 2023, le maximum des gains annuels ouvrant droit à pension est de 66 600 \$. Pour 2024, le maximum des gains annuels ouvrant droit à pension est de 68 500 \$.

^b Le niveau salarial maximal représente le niveau salarial selon lequel les prestations peuvent être accumulées dans le cadre d'un régime de pension agréé au cours de l'année civile concernée, au sens de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Depuis le 1^{er} janvier 2016, le niveau salarial maximal tient compte de la coordination de l'allocation de retraite payable avec les prestations du Régime de pensions du Canada ou du Régime de rentes du Québec. Pour 2023, le niveau salarial maximal est de 184 200 \$. Pour 2024, le niveau salarial maximal est 189 700 \$. Pour 2025 et 2026, le niveau salarial maximal n'est pas encore disponible. Pour l'année civile 2024, les taux de cotisation varieront pour les gains atteignant le maximum des gains annuels ouvrant droit à pension, du maximum des gains annuels ouvrant droit à pension jusqu'au niveau salarial maximal antérieur à 2025, et au-delà du niveau salarial maximal antérieur à 2025.

^c Si le chiffre est exprimé en pourcentage du salaire ouvrant droit à pension des participants âgés de moins de 71 ans.

^d Si le chiffre est exprimé en pourcentage total du salaire ouvrant droit à pension.

Table 2: Parliamentarians' contribution rates for calendar year 2025 (percentage of pensionable payroll)

Account	Under age 71				Age 71 and above	Combiné ^d
	Below Year's Additional Maximum Pensionable Earnings ^a	Year's Additional Maximum Pensionable Earnings to post-2024 Earnings Limit ^b	Above post-2024 Earnings Limit	Combiné ^c		
Members of Parliament Retiring Allowances	11.32	16.08	0.00	13.14	0.00	12.34
Members of Parliament Retirement Compensation Arrangements	7.65	7.65	21.80	8.66	21.80	9.46
Total	18.97	23.73	21.80	21.80	21.80	21.80

^a For calendar year 2025 and 2026, in line with the Canada Pension Plan legislation, the contribution rates will vary for earnings up to the year's additional maximum pensionable earnings. The Year's Additional Maximum Pensionable Earnings is 14% higher than the Year's Maximum Pensionable Earnings. The Earnings Limit will be revised to reflect the higher coordination factor. The contribution rates would vary for earnings up to the Year's Additional Maximum Pensionable Earnings, from the Year's Additional Maximum Pensionable Earnings to the post-2024 Earnings Limit and above the post-2024 Earnings Limit.

^b The Earnings Limit represents the level of earnings in respect of which benefits may be accrued under a registered pension plan during that calendar year within the meaning of the *Income Tax Act*. Starting January 1, 2016, the Earnings Limit takes into consideration the coordination of the retirement allowance payable with the benefits of the Canada Pension Plan or the Quebec Pension Plan. For 2023, the Earnings Limit is \$184,200. For 2024, the Earnings Limit is \$189,700. For 2025 and 2026, the Earnings Limit is not available yet. For calendar year 2024, the contribution rates will vary for earnings up to the year's maximum pensionable earnings, from the Year's Maximum Pensionable Earnings to the pre-2025 Earnings Limit, and above the pre-2025 Earnings Limit.

^c If expressed as a percentage of the pensionable payroll of members under the age of 71.

^d If expressed as a percentage of the total pensionable payroll.

Tableau 2 : Taux de cotisation des parlementaires pour l'année civile 2025 (pourcentage du salaire ouvrant droit à pension)

Compte	Moins de 71 ans				71 ans et plus	Combiné ^d
	Sous le maximum des gains annuels supplémentaires ouvrant droit à pension ^a	Du maximum des gains annuels supplémentaires ouvrant droit à pension au maximum des gains admissibles après 2024 ^b	Au-dessus du maximum des gains admissibles après 2024	Combiné ^c		
Compte d'allocations de retraite des parlementaires	11,32	16,08	0,00	13,14	0,00	12,34
Compte de convention de retraite des parlementaires	7,65	7,65	21,80	8,66	21,80	9,46
Total	18,97	23,73	21,80	21,80	21,80	21,80

^a Pour les années civiles 2025 et 2026, conformément aux dispositions législatives du Régime de pensions du Canada, les taux de cotisation varieront pour les gains atteignant le maximum des gains annuels supplémentaires ouvrant droit à pension. Le maximum des gains annuels supplémentaires ouvrant droit à pension dépasse de 14 % le maximum des gains annuels ouvrant droit à pension. Le niveau salarial maximal sera révisé pour tenir compte du facteur de coordination plus élevé. Les taux de cotisation varieront pour les gains atteignant le maximum des gains annuels supplémentaires ouvrant droit à pension, du maximum des gains annuels supplémentaires ouvrant droit à pension jusqu'au niveau salarial maximal postérieur à 2024, et au-delà du niveau salarial maximal postérieur à 2024.

^b Le niveau salarial maximal représente le niveau salarial selon lequel les prestations peuvent être accumulées dans le cadre d'un régime de pension agréé au cours de l'année civile concernée, au sens de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Depuis le 1^{er} janvier 2016, le niveau salarial maximal tient compte de la coordination de l'allocation de retraite payable avec les prestations du Régime de pensions du Canada ou du Régime de rentes du Québec. Pour 2023, le niveau salarial maximal est de 184 200 \$. Pour 2024, le niveau salarial maximal est 189 700 \$. Pour 2025 et 2026, le niveau salarial maximal n'est pas encore disponible. Pour l'année civile 2024, les taux de cotisation varieront pour les gains atteignant le maximum des gains annuels ouvrant droit à pension, du maximum des gains annuels ouvrant droit à pension jusqu'au niveau salarial maximal antérieur à 2025, et au-delà du niveau salarial maximal antérieur à 2025.

^c Si le chiffre est exprimé en pourcentage du salaire ouvrant droit à pension des participants âgés de moins de 71 ans.

^d Si le chiffre est exprimé en pourcentage total du salaire ouvrant droit à pension.

Table 3: Parliamentarians' contribution rates for calendar year 2026 (percentage of pensionable payroll)

Account	Under age 71				Age 71 and above	Combiné ^d
	Below Year's Additional Maximum Pensionable Earnings ^a	Year's Additional Maximum Pensionable Earnings to post-2024 Earnings Limit ^b	Above post-2024 Earnings Limit	Combiné ^c		
Members of Parliament Retiring Allowances	11.16	15.86	0.00	13.02	0.00	12.34

Account	Under age 71				Age 71 and above	Combined ^d
	Below Year's Additional Maximum Pensionable Earnings ^a	Year's Additional Maximum Pensionable Earnings to post-2024 Earnings Limit ^b	Above post-2024 Earnings Limit	Combined ^c		
Members of Parliament Retirement Compensation Arrangements	7.85	7.85	21.80	8.78	21.80	9.46
Total	19.01	23.71	21.80	21.80	21.80	21.80

^a For calendar year 2025 and 2026, in line with the Canada Pension Plan legislation, the contribution rates will vary for earnings up to the year's additional maximum pensionable earnings. The Year's Additional Maximum Pensionable Earnings is 14% higher than the Year's Maximum Pensionable Earnings. The Earnings Limit will be revised to reflect the higher coordination factor. The contribution rates would vary for earnings up to the Year's Additional Maximum Pensionable Earnings, from the Year's Additional Maximum Pensionable Earnings to the post-2024 Earnings Limit and above the post-2024 Earnings Limit.

^b The Earnings Limit represents the level of earnings in respect of which benefits may be accrued under a registered pension plan during that calendar year within the meaning of the *Income Tax Act*. Starting January 1, 2016, the Earnings Limit takes into consideration the coordination of the retirement allowance payable with the benefits of the Canada Pension Plan or the Quebec Pension Plan. For 2023, the Earnings Limit is \$184,200. For 2024, the Earnings Limit is \$189,700. For 2025 and 2026, the Earnings Limit is not available yet. For calendar year 2024, the contribution rates will vary for earnings up to the year's maximum pensionable earnings, from the Year's Maximum Pensionable Earnings to the pre-2025 Earnings Limit, and above the pre-2025 Earnings Limit.

^c If expressed as a percentage of the pensionable payroll of members under the age of 71.

^d If expressed as a percentage of the total pensionable payroll.

Tableau 3 : Taux de cotisation des parlementaires pour l'année civile 2026 (pourcentage du salaire ouvrant droit à pension)

Compte	Moins de 71 ans				71 ans et plus	Combiné ^d
	Sous le maximum des gains annuels supplémentaires ouvrant droit à pension ^a	Du maximum des gains annuels supplémentaires ouvrant droit à pension au maximum des gains admissibles après 2024 ^b	Au-dessus du maximum des gains admissibles après 2024	Combiné ^c		
Compte d'allocations de retraite des parlementaires	11,16	15,86	0,00	13,02	0,00	12,34
Compte de convention de retraite des parlementaires	7,85	7,85	21,80	8,78	21,80	9,46
Total	19,01	23,71	21,80	21,80	21,80	21,80

^a Pour les années civiles 2025 et 2026, conformément aux dispositions législatives du Régime de pensions du Canada, les taux de cotisation varieront pour les gains atteignant le maximum des gains annuels supplémentaires ouvrant droit à pension. Le maximum des gains annuels supplémentaires ouvrant droit à pension dépasse de 14 % le maximum des gains annuels ouvrant droit à pension. Le niveau salarial maximal sera révisé pour tenir compte du facteur de coordination plus élevé. Les taux de cotisation varieront pour les gains atteignant le maximum des gains annuels supplémentaires ouvrant droit à pension, du maximum des gains annuels supplémentaires ouvrant droit à pension jusqu'au niveau salarial maximal postérieur à 2024, et au-delà du niveau salarial maximal postérieur à 2024.

^b Le niveau salarial maximal représente le niveau salarial selon lequel les prestations peuvent être accumulées dans le cadre d'un régime de pension agréé au cours de l'année civile concernée, au sens de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Depuis le 1^{er} janvier 2016, le niveau salarial maximal tient compte de la coordination de l'allocation de retraite payable avec les prestations du Régime de pensions du Canada ou du Régime de rentes du Québec. Pour 2023, le niveau salarial maximal est de 184 200 \$. Pour 2024, le niveau salarial maximal est 189 700 \$. Pour 2025 et 2026, le niveau salarial maximal n'est pas encore disponible. Pour l'année civile 2024, les taux de cotisation varieront pour les gains atteignant le maximum des gains annuels ouvrant droit à pension, du maximum des gains annuels ouvrant droit à pension jusqu'au niveau salarial maximal antérieur à 2025, et au-delà du niveau salarial maximal antérieur à 2025.

^c Si le chiffre est exprimé en pourcentage du salaire ouvrant droit à pension des participants âgés de moins de 71 ans.

^d Si le chiffre est exprimé en pourcentage total du salaire ouvrant droit à pension.

2. Contribution rates upon reaching the 75% maximum pension accrual

Table 4: Summary of contribution rates upon reaching the 75% maximum pension accrual

Calendar years 2024 to 2026	Members of Parliament Retiring Allowances Account	Members of Parliament Retirement Compensation Arrangements Account
Members under age 71	1.00% (salary up to the Earnings Limit ^a)	1.00% (salary above the Earnings Limit)
Members 71 and above	0.00%	1.00%

^a The Earnings Limit represents the level of earnings in respect of which benefits may be accrued under a registered pension plan during that calendar year within the meaning of the *Income Tax Act*. Starting January 1, 2016, the Earnings Limit takes into consideration the coordination of the retirement allowance payable with the benefits of the Canada Pension Plan or the Quebec Pension Plan. For 2023, the Earnings Limit is \$184,200. For 2024, the Earnings Limit is \$189,700. For 2025 and 2026, the Earnings Limit is not available yet. For calendar year 2024, the contribution rates will vary for earnings up to the year's maximum pensionable earnings, from the Year's Maximum Pensionable Earnings to the pre-2025 Earnings Limit, and above the pre-2025 Earnings Limit.

2. Taux de cotisation à l'atteinte du taux maximal d'accumulation des prestations de pensions de 75 %

Tableau 4 : Résumé des taux de cotisation à l'atteinte du taux maximal d'accumulation des prestations de pensions de 75 %

Années civiles de 2024 à 2026	Compte d'allocations de retraite des parlementaires	Compte de convention de retraite des parlementaires
Participants âgés de moins de 71 ans	1,00 % (salaire pouvait atteindre le niveau salarial maximal ^a)	1,00 % (salaire au-dessus du niveau salarial maximal)
Participants âgés de 71 ans et plus	0,00 %	1,00 %

^a Le niveau salarial maximal représente le niveau salarial selon lequel les prestations peuvent être accumulées dans le cadre d'un régime de pension agréé au cours de l'année civile concernée, au sens de la *Loi de l'impôt sur le revenu*. Depuis le 1^{er} janvier 2016, le niveau salarial maximal tient compte de la coordination de l'allocation de retraite payable avec les prestations du Régime de pensions du Canada ou du Régime de rentes du Québec. Pour 2023, le niveau salarial maximal est de 184 200 \$. Pour 2024, le niveau salarial maximal est 189 700 \$. Pour 2025 et 2026, le niveau salarial maximal n'est pas encore disponible. Pour l'année civile 2024, les taux de cotisation varieront pour les gains atteignant le maximum des gains annuels ouvrant droit à pension, du maximum des gains annuels ouvrant droit à pension jusqu'au niveau salarial maximal antérieur à 2025, et au-delà du niveau salarial maximal antérieur à 2025.

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 "Toronto East PPC Regional Association" is deregistered, effective December 15, 2023.

November 14, 2023

Josée Villeneuve

Senior Director
Political Financing

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

In accordance with section 465 and subsection 468(4) of the *Canada Elections Act*, the following associations are deregistered, effective on December 31, 2023:

Beauport–Limoilou Green Party Association
Carleton Federal Green Party Association
Centrist Party of Canada Fredericton Electoral District Association
Chatham–Sarnia Regional PPC Association
Green Party of Canada Eglinton–Lawrence EDA
Hamilton Regional PPC Association
Maverick Banff–Airdrie Electoral District Association

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*, l'association « Toronto East PPC Regional Association » est radiée à compter du 15 décembre 2023.

Le 14 novembre 2023

La directrice principale
Financement politique

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

Conformément à l'article 465 et au paragraphe 468(4) de la *Loi électorale du Canada*, les associations suivantes sont radiées à compter du 31 décembre 2023 :

Association du Parti vert du Canada de
Beauport–Limoilou
Association du Parti Vert du Canada de Trois-Rivières
Association régionale de PPC de Chatham–Sarnia
Association Régionale West Nova - Rive-Sud
Carleton Federal Green Party Association
Centrist Party of Canada Fredericton Electoral District Association

Red Deer Mountain View
 Souris–Moose Mountain Maverick Party Association
 Trois-Rivières Green Party Association
 West Nova - South Shore Regional Association

Green Party of Canada Eglinton–Lawrence EDA
 Hamilton Regional PPC Association
 Maverick Banff–Airdrie Electoral District Association
 Red Deer Mountain View
 Souris–Moose Mountain Maverick Party Association

November 8, 2023

Le 8 novembre 2023

Anne Lawson

Deputy Chief Electoral Officer
 Regulatory Affairs

La sous-directrice générale des élections
 Affaires réglementaires

Anne Lawson

OFFICE OF THE CHIEF ELECTORAL OFFICER

BUREAU DU DIRECTEUR GÉNÉRAL DES ÉLECTIONS

CANADA ELECTIONS ACT

LOI ÉLECTORALE DU CANADA

Deregistration of registered electoral district associations

Radiation d'associations de circonscription enregistrées

In accordance with section 466 and subsection 468(4) of the *Canada Elections Act*, the following associations are deregistered, effective on December 31, 2023:

Conformément à l'article 466 et au paragraphe 468(4) de la *Loi électorale du Canada*, les associations suivantes sont radiées à compter du 31 décembre 2023 :

Calgary-Midnapore Maverick Party Electoral District Association
 Cypress Hills–Grasslands Federal Green Party Association
 Souris–Moose Mountain Federal Green Party Association
 South Surrey–White Rock Federal NDP Riding Association
 Spadina–Fort York Federal Green Party Association

Calgary-Midnapore Maverick Party Electoral District Association
 Cypress Hills–Grasslands Federal Green Party Association
 Souris–Moose Mountain Federal Green Party Association
 South Surrey–White Rock Federal NDP Riding Association
 Spadina–Fort York Federal Green Party Association

November 8, 2023

Le 8 novembre 2023

Anne Lawson

Deputy Chief Electoral Officer
 Regulatory Affairs

La sous-directrice générale des élections
 Affaires réglementaires

Anne Lawson

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 application for renewal or amendment, or complaint was posted on the Commission's website between November 24 and November 30, 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**

La demande de renouvellement ou de modification ou la plainte suivante a été affichée sur le site Web du Conseil entre le 24 novembre et le 30 novembre 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
Haliburton County Community Radio Association	2023-0384-0	CKHA-FM	Haliburton	Ontario	January 15, 2024 / 15 janvier 2024

ADMINISTRATIVE DECISIONS**DÉCISIONS ADMINISTRATIVES**

Applicant's name / Nom du demandeur	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Date of decision / Date de la décision
Interlake Mennonite Fellowship Church	English- and German-language religious FM radio station in Okno / Station de radio FM religieuse de langue anglaise et allemande à Okno	Okno	Manitoba	November 27, 2023 / 27 novembre 2023
Gulf Islands Community Radio Society	English-language community FM radio station on Salt Spring Island / Station de radio FM communautaire de langue anglaise à Salt Spring Island	Salt Spring Island	British Columbia / Colombie-Britannique	November 27, 2023 / 27 novembre 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
2023-390	November 27, 2023 / 27 novembre 2023	Ontario French-language Educational Communications Authority / Office des télécommunications éducatives de langue française de l'Ontario	TFO	Various locations / Diverses localités	Ontario
2023-391	November 28, 2023 / 28 novembre 2023	Corus Radio Inc.	CFGQ-FM, CFGQ-FM-2 and / et CHQR	Calgary	Alberta
2023-392	November 28, 2023 / 28 novembre 2023	Rogers Media Inc.	CIWW	Ottawa	Ontario
2023-393	November 29, 2023 / 29 novembre 2023	Knowledge Network Corporation	Knowledge	Various locations / Diverses localités	British Columbia / Colombie-Britannique
2023-394	November 30, 2023 / 30 novembre 2023	0859291 B.C. Ltd.	CHEK-DT	Victoria	British Columbia / Colombie-Britannique
2023-396	November 30, 2023 / 30 novembre 2023	New Tang Dynasty Television	New Tang Dynasty Television	N.A. / s.o.	Across Canada / L'ensemble du Canada

PUBLIC SERVICE COMMISSION

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

*Permission and leave granted (Broderick, Michael)**Permission et congé accordés (Broderick, Michael)*

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 114(4) of the said Act, to Michael Broderick, Acting Twinehand, Fisheries and Oceans Canada, to seek nomination as a candidate, before and during the election period, and to be a candidate before the election period in a provincial election in the electoral district of Fredericton-York, New Brunswick. The election will take place on or before October 21, 2024.

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 Michael Broderick, matelot par intérim, Pêches et Océans Canada, la permission aux termes du paragraphe 114(4) de ladite loi de tenter d'être choisi comme candidat, avant et pendant la période électorale, et de se porter candidat avant la période électorale à une élection provinciale dans la circonscription de Fredericton-York (Nouveau-Brunswick). L'élection aura lieu au plus tard le 21 octobre 2024.

The Public Service Commission of Canada, pursuant to subsection 114(5) of the said Act, has also granted a leave of absence without pay during the election period to be a candidate.

En vertu du paragraphe 114(5) de ladite loi, la Commission de la fonction publique du Canada lui a aussi accordé, pour la période électorale, un congé sans solde pour se porter candidat à cette élection.

November 16, 2023

Le 16 novembre 2023

Michael MorinActing Vice-President
Policy and Communications Sector

Le vice-président par intérim

Secteur des politiques et des communications

Michael Morin

MISCELLANEOUS NOTICES**ALAN CA INC.****LETTERS PATENT OF CONTINUANCE**

Notice is hereby given, in accordance with subsection 32(2) of the *Insurance Companies Act* (Canada), that Alan CA Inc., an entity incorporated under the Ontario *Business Corporations Act*, intends to file with the Superintendent of Financial Institutions an application for the Minister of Finance to issue letters patent continuing the company under the *Insurance Companies Act* (Canada), as a life insurance company operating within the following classes of insurance: accident and sickness insurance and life insurance.

The company carries on business in Canada under the name of Alan CA Inc. and its head office is located in Toronto, Ontario. It is a subsidiary of Alan SA, an entity incorporated and formed under the laws of France.

Any person who objects to the proposed continuance may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, 12th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before January 9, 2024.

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

Toronto, November 18, 2023

Alan CA Inc.

MD PRIVATE TRUST COMPANY**THE BANK OF NOVA SCOTIA TRUST COMPANY****LETTERS PATENT OF AMALGAMATION**

Notice is hereby given, pursuant to the provisions of section 233 of the *Trust and Loan Companies Act* (Canada), that MD Private Trust Company and The Bank of Nova Scotia Trust Company (together, the “Applicants”) intend to make a joint application to the Minister of Finance, on or after December 18, 2023, for letters patent of amalgamation continuing the Applicants as one company under the name “The Bank of Nova Scotia Trust Company” in English and “La Société de Fiducie Banque de Nouvelle-Écosse” in French. The head office of the amalgamated company would be located in Toronto, Ontario.

AVIS DIVERS**ALAN CA INC.****LETTRES PATENTES DE PROROGATION**

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 32(2) de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), que Alan CA Inc., société constituée en vertu de la *Loi sur les sociétés par actions* (Ontario), a l'intention de déposer auprès du surintendant des institutions financières, une demande pour que la ministre des Finances délivre des lettres patentes prorogeant la société aux termes de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) en tant que société d'assurance-vie pour les risques relatifs aux branches d'assurance suivantes : « accidents et maladie » et « vie ».

La société exerce ses activités au Canada sous la dénomination sociale Alan CA Inc. et son siège social est situé à Toronto, en Ontario. C'est une filiale d'Alan SA, société constituée et organisée en vertu des lois de la France.

Toute personne qui s'oppose à la prorogation projetée peut soumettre une opposition par écrit au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, 12^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 9 janvier 2024.

Remarque : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une preuve que les lettres patentes seront délivrées. La délivrance des lettres patentes dépendra du processus normal d'examen des demandes prévu par la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) et du pouvoir discrétionnaire de la ministre des Finances.

Toronto, le 18 novembre 2023

Alan CA Inc.

SOCIÉTÉ DE FIDUCIE PRIVÉE MD**LA SOCIÉTÉ DE FIDUCIE BANQUE DE NOUVELLE-ÉCOSSE****LETTRES PATENTES DE FUSION**

Avis est par les présentes donné, en vertu des dispositions de l'article 233 de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada), que la Société de fiducie privée MD et La Société de Fiducie Banque de Nouvelle-Écosse (ensemble, les « requérants ») entendent faire une demande conjointe au ministre des Finances, le 18 décembre 2023 ou après cette date, pour obtenir des lettres patentes de fusion leur permettant de poursuivre leurs activités en tant que société unique sous le nom français « La Société de Fiducie Banque de Nouvelle-Écosse » et le nom anglais « The Bank of Nova Scotia Trust Company ». Le siège social de la société fusionnée sera situé à Toronto, en Ontario.

The effective date of the proposed amalgamation would be May 1, 2024, or any other date fixed by the letters patent of amalgamation.

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

November 25, 2023

MD Private Trust Company
The Bank of Nova Scotia Trust Company

La date d'entrée en vigueur de la fusion proposée est le 1^{er} mai 2024, ou toute autre date fixée par les lettres patentes de fusion.

Remarque : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une attestation de la délivrance de lettres patentes. La délivrance des lettres patentes sera tributaire du processus normal d'examen des demandes prévu par la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada) et de la décision du ministre des Finances.

Le 25 novembre 2023

Société de fiducie privée MD
La Société de Fiducie Banque de Nouvelle-Écosse

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Environment, Dept. of the

Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act (Chestnut-collared Longspur and Nine Other Wildlife Species) 3762

Transport, Dept. of

Regulations amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, III, IV and VI to VIII – Air Navigation Services) 3795

Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Canadian Update) 3832

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

Environnement, min. de l'

Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril (Plectrophane à ventre noir et neuf autres espèces sauvages) 3762

Transports, min. des

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, III, IV et VI à VIII – services de la navigation aérienne)..... 3795

Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (mise à jour canadienne)..... 3832

Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act (Chestnut-collared Longspur and Nine Other Wildlife Species)

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

In November 2019, the Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC) assessed the status of the Chestnut-collared Longspur and nine other wildlife species. The assessments were received by the Minister of the Environment (the “Minister”) on September 2, 2020. The Minister published Response Statements on December 2, 2020. The Response Statements identify how the Minister intends to respond to COSEWIC’s assessments of wildlife species. The Response Statements also initiate the listing and recovery process for species identified as being at risk and establishes timelines for these processes.

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

- (1) accept the assessment and add the species to the List of Wildlife Species at Risk set out in Schedule 1 of SARA (the “List”);
- (2) decide not to add the species to the List; or
- (3) refer the matter back to COSEWIC for further information or consideration.

Should the GIC not take one of the above actions within nine months after receiving COSEWIC’s assessment, as signified by the registration of a receipt order, subsection 27(3) of SARA requires the Minister to amend the List in accordance with COSEWIC’s assessment. Accordingly, an Order in Council is needed to address COSEWIC’s status assessments for these 10 species.

Décret modifiant l’annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril (Plectrophane à ventre noir et neuf autres espèces sauvages)

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

En novembre 2019, le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) a évalué la situation du Plectrophane à ventre noir (autrefois appelé Bruant à ventre noir) et de neuf autres espèces sauvages. Le ministre de l’Environnement (le ministre) a reçu les évaluations le 2 septembre 2020 et a publié les énoncés de réaction le 2 décembre 2020. L’énoncé de réaction présente la façon dont le ministre se propose de réagir aux évaluations des espèces sauvages menées par le COSEPAC. Ce document constitue le point de départ du processus d’inscription et de rétablissement pour les espèces désignées comme étant en péril, et il fournit aussi des échéanciers pour ces activités.

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

- (1) confirmer l’évaluation et inscrire l’espèce sur la Liste des espèces en péril figurant à l’annexe 1 de la LEP (la liste);
- (2) décider de ne pas inscrire l’espèce sur la liste;
- (3) renvoyer la question au COSEPAC pour renseignements supplémentaires ou pour réexamen.

Si le gouverneur en conseil ne prend pas l’une des mesures décrites ci-dessus dans les neuf mois après avoir reçu l’évaluation faite par le COSEPAC, comme l’atteste le décret accusant réception, le ministre doit, conformément au paragraphe 27(3) de la LEP, modifier la liste en conformité avec cette évaluation. Par conséquent, la prise d’un décret est nécessaire pour donner suite aux évaluations de la situation de ces 10 espèces faites par le COSEPAC.

Background

The Department of the Environment (the Department) is mandated to preserve and enhance the quality of the natural environment, including flora and fauna. Although the responsibility for the conservation of wildlife in Canada is shared among all levels of government, the Department plays a leadership role as federal regulator in order to prevent terrestrial species from becoming extinct at the global scale¹ or extirpated² from Canada.

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

COSEWIC has completed status assessments for the following species:

- The **Shagreen** (*Inflectarius inflectus*) is a medium-sized terrestrial snail, found on just two islands in Ontario. It is not currently listed. COSEWIC has assessed it as endangered.
- The **Toothed Globe** (*Mesodon zaletus*) is a large land snail which may persist at three sites in Ontario. Along with the Carolina Mantleslug and Shagreen, this species forms a part of the unique fauna of the Carolinian Forest in Canada and has significance for ecosystem functioning through nutrient cycling. Protection of these species in Canada is important for their global conservation. The Toothed Globe is not currently listed. COSEWIC has assessed it as endangered.
- The **Reversed Haploa Moth** (*Haploa reversa*) is a rare, medium-sized moth with distinctive white markings on its wings. It is restricted to four areas in Southwestern Ontario, where it is associated with oak savanna, oak woodland and dune habitats. It is not currently listed. COSEWIC has assessed it as endangered.
- **Gillman's Goldenrod** (*Solidago gillmanii*) is a perennial plant endemic to the Great Lakes, and now found on just one island off the south shore of Manitoulin Island in Lake Huron. It is not currently listed. COSEWIC has assessed it as endangered.
- The **Slender Yoke-Moss** (*Zygodon gracilis*) is a rare moss, confined to a single cliff face on Haida Gwaii, British Columbia — its only known location in all of

Contexte

Le ministère de l'Environnement (le Ministère) a pour mandat de préserver et d'améliorer la qualité de l'environnement naturel, y compris la flore et la faune. Bien que la responsabilité de la conservation des espèces sauvages du Canada soit partagée entre tous les ordres de gouvernement du pays, le Ministère joue un rôle de premier plan à titre d'organisme de réglementation fédéral afin d'éviter la disparition, de la planète¹ ou du pays seulement², d'espèces terrestres.

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

Le COSEPAC a récemment évalué la situation des espèces suivantes :

- L'**escargot galuchat** (*Inflectarius inflectus*) est un escargot terrestre de taille moyenne qui ne se trouve que sur deux îles en Ontario. Cette espèce n'est actuellement pas inscrite à la liste. Le COSEPAC l'a désignée « en voie de disparition ».
- Le **gobelet dentelé** (*Mesodon zaletus*) est un gros escargot terrestre qui pourrait encore être présent dans trois sites en Ontario. Cette espèce, tout comme la limace à manteau de la Caroline et l'escargot galuchat, fait partie de la faune unique de la forêt carolinienne au Canada et joue un rôle important dans le fonctionnement de l'écosystème par l'intermédiaire du cycle des nutriments. La protection de ces espèces au Canada est importante pour leur conservation à l'échelle mondiale. Le gobelet dentelé n'est actuellement pas inscrit à la liste. Le COSEPAC l'a désigné « en voie de disparition ».
- L'**haploa inversé** (*Haploa reversa*) est un papillon de nuit rare de taille moyenne qui se distingue par les marques blanches sur ses ailes. L'espèce est limitée à quatre régions du sud-ouest de l'Ontario, où elle est associée aux savanes à chênes, aux chênaies et aux dunes. Cette espèce n'est actuellement pas inscrite à la liste. Le COSEPAC l'a désignée « en voie de disparition ».
- La **verge d'or de Gillman** (*Solidago gillmanii*) est une plante vivace et endémique dans les Grands Lacs

¹ The Committee on the Status of Endangered Wildlife in Canada (COSEWIC) defines an **extinct species** as a wildlife species that no longer exists.

² 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.

¹ Le Comité sur la situation des espèces en péril au Canada (COSEPAC) définit une **espèce disparue** comme étant une « espèce sauvage qui n'existe plus ».

² Aux termes de l'article 2 de la *Loi sur les espèces en péril* (LEP), une espèce disparue du pays est une « espèce sauvage qu'on ne trouve plus à l'état sauvage au Canada, mais qu'on trouve ailleurs à l'état sauvage ».

North America. The Canadian population is thought to have persisted in coastal unfrozen land during the last glaciation. It is not currently listed. COSEWIC has assessed it as endangered.

- The **Carolina Mantleslug** (*Philomycus carolinianus*) is a large terrestrial slug with a small range in Ontario. It is not currently listed. COSEWIC has assessed it as threatened.
- The **Plains Hog-nosed Snake** (*Heterodon nasicus*) is a large prairie snake with a prominent upturned snout, with a patchy distribution in southern Alberta, Saskatchewan and Manitoba. Its defensive behaviours, including the flaring of the neck, hissing, and playing dead, are some of the most interesting and bizarre behaviours documented in snakes. It is not currently listed. COSEWIC has assessed it as special concern.
- The **Manitoba Oakworm Moth** (*Anisota manitobensis*) is a medium-sized moth which relies upon the Bur Oak, its larval host plant. It has a small global distribution, most of which is in Canada, in a small area in southern Manitoba. It is not currently listed. COSEWIC has assessed it as special concern.
- The **Puvirnituk Mountain Draba** (*Draba puvirnitukii*) is a tiny perennial mustard plant whose entire global distribution is found at two small sites on a rare type of igneous rock rubble on the tundra of Nunavik, Northern Quebec. All portions of the plant have crisped simple hairs, an unusual trait that distinguishes it from all but one other *Draba* species in Canada. It is not currently listed. COSEWIC has assessed it as special concern.
- The **Chestnut-collared Longspur** (*Calcarius ornatus*) is a striking grassland migratory songbird found only on North America's Great Plains, overwintering in the southern United States and northern Mexico. The breeding males are boldly marked, with an inverted dark triangle at the tip of its tail which distinguishes it from all other longspurs. This species is currently listed as threatened. COSEWIC's most recent assessment found it to be endangered.

qui ne se trouve plus au Canada que sur une île au large de la rive sud de l'île Manitoulin, dans le lac Huron. Cette espèce n'est actuellement pas inscrite à la liste. Le COSEPAC l'a désignée « en voie de disparition ».

- La **houppes gracile** (*Zygodon gracilis*) est une mousse rare, confinée à une seule paroi de falaise à Haida Gwaii, en Colombie-Britannique, soit la seule localité connue de l'espèce dans l'ensemble de l'Amérique du Nord. La population canadienne aurait persisté sur des terres côtières non gelées pendant la dernière glaciation. Cette espèce n'est actuellement pas inscrite à la liste. Le COSEPAC l'a désignée « en voie de disparition ».
- La **limace à manteau de la Caroline** (*Philomycus carolinianus*) est une grande limace terrestre qui a une petite aire de répartition en Ontario. Cette espèce n'est actuellement pas inscrite à la liste. Le COSEPAC l'a désignée « menacée ».
- La **couleuvre à groin des plaines** (*Heterodon nasicus*) est une grande couleuvre des prairies dont le museau est retroussé et proéminent. Son aire de répartition est morcelée dans le sud de l'Alberta, de la Saskatchewan et du Manitoba. Ses comportements défensifs, comme dilater son cou, siffler et simuler la mort, constituent certains des comportements les plus intéressants et les plus étranges jamais observés chez les serpents. Cette espèce n'est actuellement pas inscrite à la liste. Le COSEPAC l'a désignée « préoccupante ».
- L'**anisote du Manitoba** (*Anisota manitobensis*) est un papillon de taille moyenne dont les larves utilisent le chêne à gros fruits comme arbre hôte. Il a une petite aire de répartition mondiale, la majeure partie se trouvant au Canada, dans une petite région du sud du Manitoba. Cette espèce n'est actuellement pas inscrite à la liste. Le COSEPAC l'a désignée « préoccupante ».
- La **drave des monts de Puvirnituk** (*Draba puvirnitukii*) est une minuscule moutarde vivace dont l'ensemble de l'aire de répartition mondiale se limite à deux petits sites se trouvant sur un type rare de cailloutis de roche ignée, dans la toundra du Nunavik, dans le Nord du Québec. Toutes ses parties comportent des poils simples crispés, caractère singulier qui la distingue de toutes les autres espèces de draves du Canada, sauf une. Cette espèce n'est actuellement pas inscrite à la liste. Le COSEPAC l'a désignée « préoccupante ».
- Le **Plectrophane à ventre noir** (*Calcarius ornatus*) est un remarquable oiseau chanteur migrateur des prairies qui ne se trouve que dans les grandes plaines de l'Amérique du Nord et qui hiverne dans le sud des États-Unis et le nord du Mexique. Les mâles reproducteurs arborent des marques voyantes et présentent un triangle foncé inversé à l'extrémité de la queue qui permet de les distinguer de tous les autres plectrophanes. Cette espèce est actuellement inscrite à la liste à titre d'espèce menacée. Elle a été désignée « en voie de disparition » dans la plus récente évaluation de situation du COSEPAC.

A detailed description of each species, their ranges and threats can be found on the Species at Risk Registry, in the document entitled *Consultation: amending terrestrial species list on Species at Risk Act, summary: December 2020*. Additional information pertaining to these species can also be found in the [COSEWIC status reports](#).

General protections

When a terrestrial species is listed on Schedule 1 of SARA as extirpated, endangered or threatened, general prohibitions apply automatically on federal lands. These general prohibitions make it an offence to kill, harm, harass, capture or take the species, and/or to possess, collect, buy, sell or trade the species or any part or derivative of such. It is also prohibited to damage or destroy the residence (e.g. nest or den) of the species.

On non-federal lands, these general prohibitions only apply to a listed terrestrial species if an order is made by the GIC.³ 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. (Note that migratory birds protected under the *Migratory Birds Convention Act, 1994* [MBCA], as well as their nests and eggs, are protected by SARA anywhere they are found in Canada when listed as extirpated, endangered or threatened on the List.)

Listing a species as endangered, threatened, or extirpated triggers mandatory recovery planning by the competent minister⁴ in cooperation with Indigenous communities, 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. 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.

³ Subsection 34(2) of SARA for provinces and subsection 35(2) for territories.

⁴ 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.

Une description détaillée de chaque espèce, de leur aire de répartition et des menaces qui pèsent sur elles se trouve dans le Registre public des espèces en péril, dans le document intitulé *Consultation : modification de la liste des espèces terrestres de la Loi sur les espèces en péril, résumé : décembre 2020*. Des renseignements supplémentaires sur ces espèces se trouvent également dans les [rapports de situation du COSEPAC](#).

Mesures générales de protection

Lorsqu'une espèce terrestre est inscrite à l'annexe 1 de la LEP comme espèce disparue du pays, en voie de disparition ou menacée, des interdictions générales s'appliquent automatiquement sur le territoire domanial. Ces dispositions interdisent de tuer un individu d'une espèce, de lui nuire, de le harceler, de le capturer ou de le prendre, ou de posséder, de collectionner, d'acheter, de vendre ou d'échanger un individu d'une espèce, notamment une partie d'un individu ou un produit qui en provient. Il est également interdit d'endommager ou de détruire la résidence (par exemple nid ou terrier) d'une espèce.

Sur le territoire non domanial, ces interdictions générales ne s'appliquent à une espèce terrestre inscrite que si un décret est pris par le gouverneur en conseil³. 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. (Il convient de noter que les oiseaux migrateurs protégés en vertu de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs* [LCOM], ainsi que leurs nids et leurs œufs, sont protégés par la LEP partout où ils se trouvent au Canada lorsqu'ils sont inscrits à la liste à titre d'espèce en voie de disparition, menacée ou disparue du pays.)

L'inscription d'une espèce comme espèce en voie de disparition, espèce menacée ou espèce disparue du pays déclenche la planification obligatoire, par le ministre compétent⁴, de son rétablissement en collaboration avec les communautés autochtones, les gouvernements provinciaux ou territoriaux appropriés, d'autres ministres fédéraux dont relève le territoire domanial où se trouve l'espèce et les conseils de gestion des ressources fauniques habileté par un accord sur des revendications territoriales, entre autres. Si le rétablissement de l'espèce est jugé réalisable, le programme de rétablissement doit traiter des menaces à la survie de l'espèce inscrite, notamment de toute perte de son habitat, et doit comprendre, entre autres, la désignation de l'habitat essentiel de l'espèce dans la mesure du possible, en se fondant sur la meilleure information accessible.

³ Le paragraphe 34(2) de la LEP s'applique pour les provinces, alors que le paragraphe 35(2) s'applique pour les territoires.

⁴ La LEP définit « ministre compétent » comme suit : 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.

The strategy must also include a statement of when one or more action plans in relation to the recovery strategy will be completed. Action plans summarize the projects and activities required to meet the recovery strategy objectives and goals. Plans include information on habitat, details of protection measures, and evaluation of socio-economic costs and benefits of the recovery strategy.

If a critical habitat is identified on federal lands, the competent minister must protect it using the various tools available under SARA, including, but not necessarily limited to, a critical habitat protection order.

For species that are listed on Schedule 1 as special concern, the general prohibitions mentioned above do not apply. However, the addition of a species of special concern to Schedule 1 of SARA triggers the development, within three years of listing, of a management plan that enables the species to be managed proactively, maximizes the probability of recovery, and reduces the likelihood of requiring higher-cost recovery measures in the future. The management plan includes conservation measures for the species and its habitat, with the goal of preventing the species from becoming threatened or endangered.

Objective

The objective of the proposed *Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act (Chestnut-collared Longspur and Nine Other Wildlife Species)* [the “proposed Order”] is to ensure that the various measures available under SARA to protect and recover species at risk are applicable to the species reclassified or added to the List through the proposed Order.

Description

The proposed Order would amend Schedule 1 to SARA by adding nine new species to the List, and reclassifying one species already on the List, as described below:

- Five species are proposed to be added to the List, with endangered status (the Shagreen, the Toothed Globe, the Reversed Haploa Moth, the Gillman’s Goldenrod and the Slender Yoke-Moss);
- One species is proposed to be added to the List, with threatened status (the Carolina Mantleslug);
- Three species are proposed to be added to the List, with special concern status (the Plains Hog-nosed Snake, the Manitoba Oakworm Moth, and the Puvirnitug Mountain Draba); and
- One species already listed is proposed to be reclassified from threatened to endangered status (the Chestnut-collared Longspur). The French common name of this

Le programme de rétablissement doit également comprendre un exposé de l'échéancier prévu pour l'élaboration d'un ou de plusieurs plans d'action relatifs au programme de rétablissement. Les plans d'action résument les projets et les activités nécessaires à l'atteinte des objectifs et des buts du programme de rétablissement. Ces plans comportent des renseignements sur l'habitat, des détails sur les mesures de protection et une évaluation des coûts et des avantages socioéconomiques du programme de rétablissement.

Si l'habitat essentiel est désigné sur le territoire domanial, le ministre compétent doit le protéger à l'aide des divers outils disponibles en vertu de la LEP, notamment un arrêté visant la protection de l'habitat essentiel.

Les interdictions générales mentionnées précédemment ne s'appliquent pas pour les espèces inscrites à l'annexe 1 comme espèces préoccupantes. Toutefois, l'ajout d'une espèce préoccupante à l'annexe 1 de la LEP déclenche l'élaboration, dans les trois ans suivant l'inscription, d'un plan de gestion qui permet de gérer l'espèce de façon proactive, de maximiser la probabilité de rétablissement et de prévenir la mise en place de mesures de rétablissement coûteuses à l'avenir. Le plan de gestion comprend des mesures de conservation de l'espèce et de son habitat dans le but d'empêcher que l'espèce ne devienne menacée ou en voie de disparition.

Objectif

L'objectif du projet de *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril (Plectrophane à ventre noir et neuf autres espèces sauvages)* [projet de décret] consiste à garantir que les diverses mesures prévues par la LEP pour la protection et le rétablissement des espèces en péril s'appliquent aux espèces ajoutées à la liste ou reclassifiées par l'intermédiaire du projet de décret.

Description

Le projet de décret modifierait l'annexe 1 de la LEP par l'ajout de neuf nouvelles espèces à la liste et la reclassification d'une espèce déjà inscrite à la liste, comme décrit ci-dessous :

- il est proposé d'ajouter cinq espèces à la liste à titre d'espèces en voie de disparition (l'escargot galuchat, le gobelet dentelé, l'haploa inversé, la verge d'or de Gillman et la houppe gracile);
- il est proposé d'ajouter une espèce à la liste à titre d'espèce menacée (la limace à manteau de la Caroline);
- il est proposé d'ajouter trois espèces à la liste à titre d'espèces préoccupantes (la couleuvre à groin des plaines, l'anisote du Manitoba et la drave des monts de Puvirnitug);
- il est proposé de reclassifier une espèce déjà inscrite et de la faire passer d'espèce menacée à espèce en voie de

species will also be updated from “Bruant à ventre noir” to “Plectrophane à ventre noir,” an administrative change to match the new French name assigned to the species by COSEWIC and to ensure the most accurate common name is included on the List.

Regulatory development

Consultation

The Department began consultations on December 2, 2020, with the comment period for these 10 species running to April 2, 2021. Indigenous peoples, stakeholders, organizations, and the general public were consulted by means of a publicly posted document titled *Consultation on Amending the List of Species under the Species at Risk Act – Terrestrial Species* (December 2020).

The Department sent an email to 3 404 individuals and organizations that had subscribed to the mailing list of the *Species at Risk Public Registry*. The email invited comments on proposed amendments to the List resulting from COSEWIC’s assessments of the terrestrial species, and provided links to relevant information, including on the listing and consultation processes.

The Department’s regional staff also reached out directly to approximately 2 480 contacts, including Indigenous peoples and organizations, provincial and municipal governments, contacts in industry, resource users, landowners and environmental non-governmental organizations. Certain contacts received a regionalized notification email highlighting the relevant species being considered for a change in status in the region. Other contacts with land or interests within species’ ranges received a package of consultation materials with copies of, or links to, the consultation document mentioned above as well as fact sheets about the species proposed to be listed or reclassified. The documents provided species information, including the reason for the designation, a biological description and location information, as well as an overview of the SARA listing process. In many cases, Indigenous communities and organizations were provided with physical copies of materials as well.

Partners, stakeholders and the general public were invited to provide comments to the Department by email, letter, or through an online survey.

disparition (le Plectrophane à ventre noir). Le nom commun de cette espèce sera également modifié, de « Bruant à ventre noir » à « Plectrophane à ventre noir », un changement administratif pour correspondre au nouveau nom attribué à l’espèce par le COSEPAC et pour s’assurer que le nom commun le plus précis est inclus dans la liste.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Le Ministère a entamé des consultations le 2 décembre 2020, et la période de commentaires concernant ces 10 espèces s’est poursuivie jusqu’au 2 avril 2021. Des peuples autochtones, des intervenants, des organisations et le grand public ont été 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* (décembre 2020).

Le Ministère a envoyé un courriel aux 3 404 personnes et organisations qui se sont inscrites à la liste d’envoi du *Registre public des espèces en péril*. Le courriel les invitait à formuler des commentaires sur les modifications proposées à la liste en réponse aux évaluations du COSEPAC sur les espèces terrestres et fournissait des liens vers des renseignements pertinents, notamment les processus d’inscription et de consultation.

Le personnel régional du Ministère a aussi consulté directement environ 2 480 personnes-ressources, dont des peuples et des organisations autochtones, des gouvernements provinciaux et municipaux, des personnes-ressources de l’industrie, des utilisateurs des ressources, des propriétaires fonciers et des organisations non gouvernementales de l’environnement. Certaines personnes-ressources ont reçu un courriel d’avis propre à la région présentant les espèces de la région visées par un éventuel changement de statut. D’autres personnes-ressources possédant des terres ou des intérêts fonciers à l’intérieur de l’aire de répartition des espèces ont reçu une trousse de documents de consultation contenant des copies du document de consultation mentionné précédemment ou des liens vers celui-ci, ainsi que des fiches de renseignements sur les espèces dont l’inscription ou la reclassification est proposée. Les documents fournissaient des renseignements sur les espèces, notamment la justification de la désignation, une description biologique et des renseignements sur leur emplacement, ainsi qu’un aperçu du processus d’inscription à la LEP. Dans la plupart des cas, les communautés et les organisations autochtones ont également reçu des copies papier des documents.

Des partenaires, des intervenants et le grand public ont été invités à formuler leurs commentaires et à les transmettre au Ministère par courriel, par la poste ou par l’intermédiaire d’un sondage en ligne.

As a result of restrictions relating to the COVID-19 pandemic, it was not possible to have in-person meetings. Given the complex nature of these consultations, the Department offered teleconferences to explain the proposal and listing process. This helped ensure the consultation process remained accessible to people of all abilities, including those with differing educational backgrounds and/or no scientific training. Regional staff followed up with Indigenous partners on the initial consultation request, where resources permitted, with phone calls and/or additional emails seeking input before the expiry of the consultation period.

Initial consultation results summary

No concerns were raised during the consultation period regarding the proposed Order. In total, the Department received nine responses.

- Four First Nations responded to the consultation letter. Two indicated a lack of funds or capacity to respond to the consultation letter; one First Nation requested an extension of the comment deadline due to an outbreak of COVID-19 (this request was granted); and one First Nation indicated a general expectation of deeper consultation for any projects that impact treaty rights and/or land use. Where Indigenous respondents indicated a lack of capacity, time, or funds in their ability to review the consultation material, the Department typically sought to provide non-financial support, such as information materials (e.g. fact sheets, presentations, maps) or an offer to schedule teleconference meetings, as necessary, in order to support participation in the consultation process. Where a time extension was requested, it was granted.
- Two Indigenous organizations responded to the consultation letter. One indicated support for the listing of two of the species in this proposed Order (Plains Hog-nosed Snake; Chestnut-collared Longspur), but indicated that the species did not occur in their region. It further indicated that protection of the Plains Hog-nosed Snake may have only limited impacts on its members' rights, and viewed protection of the Chestnut-collared Longspur as important for the protection of grassland ecosystems. The second organization simply acknowledged receipt of the consultation materials.
- One environmental non-governmental organization supported the listing of Plains Hog-nosed Snake, indicating that its designation as special concern follows the precautionary principle despite knowledge gaps on species distribution and population size. It also supported the uplisting of the Chestnut-collared Longspur, stating that this recognizes the significant ongoing population declines and contractions in range and that greater protection of the species' habitat is needed.

En raison des restrictions relatives à la pandémie de COVID-19, il n'a pas été possible de tenir des réunions en personne. Étant donné la nature complexe de ces consultations, le Ministère a organisé des téléconférences pour expliquer le processus de proposition et d'inscription. Ainsi, il a été possible de s'assurer que le processus de consultation restait accessible aux personnes de toutes capacités, y compris celles ayant des antécédents scolaires différents ou n'ayant pas de formation scientifique. Le personnel régional a assuré un suivi auprès des partenaires autochtones concernant la demande initiale de consultation, lorsque les ressources le permettaient, en effectuant des appels téléphoniques ou en envoyant des courriels supplémentaires pour obtenir leurs commentaires avant la fin de la période de consultation.

Résumé des résultats des consultations initiales

Aucune préoccupation n'a été soulevée lors des consultations au sujet du projet de décret. Au total, le Ministère a reçu neuf réponses.

- Quatre Premières Nations ont répondu à la lettre de consultation. Deux Premières Nations ont indiqué un manque de fonds ou de capacité pour répondre à la lettre; une Première Nation a demandé une prolongation du délai pour envoyer ses commentaires en raison d'une éclosion de COVID-19 (la demande a été acceptée); une Première Nation a indiqué qu'elle s'attendait généralement à des consultations approfondies pour tout projet ayant une incidence sur les droits issus de traités ou l'aménagement des terres. Lorsque les répondants autochtones ont indiqué qu'un manque de capacité, de temps ou de fonds les empêchait d'examiner le matériel de consultation, le Ministère a généralement tenté de leur fournir un soutien non financier, comme des documents d'information (par exemple des fiches de renseignements, des présentations, des cartes) ou d'organiser des réunions par téléconférence, au besoin, afin d'appuyer leur participation au processus de consultation. Les demandes de prolongation du délai qui ont été présentées ont été acceptées.
- Deux organisations autochtones ont répondu à la lettre de consultation. L'une d'entre elles a indiqué qu'elle était favorable à l'inscription de deux des espèces visées par le projet de décret (la couleuvre à groin des plaines et le Plectrophane à ventre noir), mais que les espèces n'étaient pas présentes dans leur région. Elle a aussi indiqué que la protection de la couleuvre à groin des plaines n'aurait que peu d'incidence sur les droits de ses membres et qu'elle considérait la protection du Plectrophane à ventre noir comme un élément important pour la protection des écosystèmes des prairies. L'autre organisation a simplement accusé réception des documents de consultation.
- Une organisation non gouvernementale de l'environnement était favorable à l'inscription de la couleuvre à groin des plaines et a indiqué que sa désignation à titre d'espèce préoccupante est conforme au principe de

- One provincial government indicated it did not oppose the listing of the Puvirnituk Mountain Draba as special concern, considering the fact that its listing as a species of special concern under Schedule 1 would not trigger the general prohibitions under SARA.
- One municipality requested more information regarding the distribution of the Manitoba Oakworm Moth, Plains Hog-nosed Snake, and Chestnut-collared Longspur. In response, the Department provided maps and additional information as requested.

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 proposed Order. This assessment determined that none of the species included in the proposed Order are known to be found on federal lands pertaining to a modern treaty. Modern treaty rights are not anticipated to be impacted by the listing of these 10 species.

The ranges of all 10 species were examined for overlap with First Nations reserves or Indigenous traditional territories. Where such an overlap existed (or potentially existed), the appropriate Indigenous communities and organizations were contacted for comment.

As discussed in the consultation section above, the Department consulted with Indigenous communities and organizations to determine whether the proposed Order could potentially impact communities' interests or activities as the range of the species could be located on traditional lands. Emails and, in some cases, hard copies were sent to Indigenous communities indicating the proposed amendments to the List and inviting recipients to provide comments. Follow-up teleconferences were offered to provide additional context to the materials sent, and reminder emails were sent and in some cases phone calls made near the comment deadline. Six First Nations and Indigenous organizations responded; of these responses,

précaution, malgré les lacunes dans les connaissances sur la répartition et la taille de la population de l'espèce. Elle a également appuyé la reclassification du Plectrophane à ventre noir dans une catégorie de risque plus élevée; selon elle ce changement tient compte du déclin continu important de la population et de l'aire de répartition, et une meilleure protection de l'habitat de l'espèce est nécessaire.

- Un gouvernement provincial a indiqué qu'il ne s'opposait pas à l'inscription de la drave des monts de Puvirnituk comme espèce préoccupante, étant donné que son inscription à l'annexe 1 à ce titre ne déclencherait pas les interdictions générales prévues par la LEP.
- Une municipalité a demandé plus de renseignements sur la répartition de l'anisote du Manitoba, de la couleuvre à groin des plaines et du Plectrophane à ventre noir. En réponse, le Ministère lui a fourni des cartes et des renseignements supplémentaires.

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. Comme l'exige la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, le projet de décret a été soumis à une évaluation des répercussions des traités modernes. Cette évaluation a permis de déterminer qu'aucune des espèces mentionnées dans le projet de décret ne se trouve sur le territoire domaniale visé par un traité moderne. Les droits issus de traités modernes ne devraient pas être touchés par l'inscription de ces 10 espèces.

Les aires de répartition des 10 espèces ont été examinées afin de déterminer si elles chevauchaient des réserves des Premières Nations ou des territoires traditionnels autochtones. Lorsqu'un tel chevauchement existait (ou existait potentiellement), les communautés et organisations autochtones concernées ont été contactées en vue d'obtenir leurs commentaires.

Comme il a été discuté dans la section précédente sur les consultations, le Ministère a consulté des communautés et des organisations autochtones pour déterminer si le projet de décret était susceptible d'avoir une incidence sur les intérêts ou les activités des communautés, étant donné que l'aire de répartition des espèces pourrait être située sur des terres traditionnelles. Des courriels et, parfois, des copies papier présentant les modifications proposées à la liste et invitant les destinataires à faire part de leurs commentaires ont été envoyés aux communautés autochtones. Des téléconférences de suivi ont été offertes dans le but de fournir des renseignements supplémentaires sur les documents envoyés, et des courriels de rappel ont

one supported the Order and five did not provide a position with respect to listing (as detailed above).

Instrument choice

SARA stipulates that, after receiving an assessment from COSEWIC on the status of a wildlife species, the GIC may review that assessment and may, on the recommendation of the Minister of the Environment

- (1) accept the assessment and add the species to the List;
- (2) decide not to add the species to the List; or
- (3) refer the matter back to COSEWIC for further consideration.

The protection of species at risk is a shared responsibility between the federal government and the provinces and territories; therefore, the federal government must respect its responsibilities to protect species on federal lands, or everywhere in Canada for migratory birds or aquatic species.

The Act includes sections that support voluntary stewardship approaches to conservation in collaboration with any other government in Canada, organization or person. 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 a decision in respect of an assessment cannot be bypassed.

Regulatory analysis

Benefits and costs

This analysis presents the incremental impacts, both benefits and costs, of the proposed Order. Incremental impacts are defined as the difference between the baseline scenario and the scenario in which the proposed Order is implemented over the same time period. The baseline scenario includes activities ongoing on federal lands where a species is found and incorporates any projected changes that would occur without the proposed Order in place.

An analytical period of 10 years has been selected, because the status of the species must be reassessed by COSEWIC every 10 years. Unless otherwise noted, all monetary values reported in this analysis are in 2023 constant dollars. Costs provided in present value terms were discounted at 3% over the period of 2024–2033.

été envoyés ou des appels téléphoniques ont été faits à l'approche de la date limite pour formuler des commentaires. Six Premières Nations et organisations autochtones ont répondu : parmi les réponses reçues, l'une soutenait le décret et les cinq autres n'ont pas fait part de leur position à l'égard des inscriptions (comme il est indiqué précédemment).

Choix de l'instrument

La LEP énonce qu'après avoir reçu une évaluation de la situation d'une espèce sauvage faite par le COSEPAC, le gouverneur en conseil peut examiner l'évaluation et, sur recommandation du ministre de l'Environnement :

- (1) confirmer l'évaluation et inscrire l'espèce sur la liste;
- (2) décider de ne pas inscrire l'espèce sur la liste;
- (3) renvoyer la question au COSEPAC pour renseignements supplémentaires ou pour réexamen.

La protection des espèces en péril est une responsabilité que partagent le gouvernement fédéral et les provinces et les territoires. Par conséquent, le gouvernement fédéral doit respecter ses responsabilités en matière de protection des espèces sur le territoire domaniale, ou partout au Canada en ce qui concerne les oiseaux migrateurs et les espèces aquatiques.

La LEP comprend des articles qui appuient les approches d'intendance volontaire en matière de conservation en collaboration avec tout autre gouvernement, organisation ou personne au Canada. 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

Avantages et coûts

L'analyse présente les répercussions différentielles, tant les avantages que les coûts, du projet de décret. Les répercussions différentielles sont définies comme étant la différence entre le scénario de référence et le scénario 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 domaniale où une espèce est présente et tient compte de tout changement susceptible de se produire sans l'adoption du projet de décret.

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. Sauf indication contraire, toutes les valeurs monétaires indiquées dans l'analyse sont en dollars constants de 2023. Les coûts présentés en valeur actuelle ont été calculés à un taux d'actualisation de 3 % pour la période de 2024 à 2033.

Overall, the proposed Order is expected to benefit Canadian society. The protection and recovery of these species would help preserve and enhance associated benefits to Canadians such as socio-economic and cultural value for Indigenous peoples, pest-control, pollination and nutrient cycling benefits, as well as scientific and existence values. The costs associated with the proposed Order are expected to be low. They are related to the development of recovery strategies, action plans and management plans, where applicable, as well as potential permit applications and compliance promotion. Other costs stemming from the proposed Order related to the trigger of general prohibitions and future critical habitat protection orders (CHPO) on federal departmental lands for species listed as threatened or endangered are expected to be low or non-existent.

Benefits

The proposed Order would support the survival and recovery of 10 species at risk in Canada, by triggering a suite of actions described in the background section.

Under SARA, endangered, threatened, and extirpated species benefit from the development and implementation of recovery strategies and action plans that identify the main threats to their survival, and, when possible, the habitat necessary to their survival and recovery in Canada. Special concern species benefit from the development of a management plan, which includes measures for the conservation of the species. These documents enable coordinated action by responsible land management authorities wherever the species are found in Canada. Improved coordination among authorities increases the likelihood of species survival. These activities may be augmented by actions from local governments, stakeholders and/or Indigenous peoples to protect species and habitats, for example, through projects funded through federal programs such as the [Habitat Stewardship Program for Species at Risk \(HSP\)](#) and the [Critical Habitat Interdepartmental Program \(CHIP\)](#), which require support and matching funds from other sources. The objectives of the HSP are to support habitat projects that benefit species at risk and that prevent others from becoming a conservation concern; enable Canadians to become actively involved in stewardship projects for species at risk which will result in tangible and measurable conservation benefits; and improve the scientific, sociological, and economic understanding of stewardship as a conservation tool. The objectives of the CHIP are to conserve and recover species at risk through maintaining or improving their habitat, mainly on federally owned and/or administered lands; gather valuable data on species at risk and their critical habitat to support and help meet recovery goals; support federal organizations in meeting SARA legal requirements to protect species at risk critical habitat on federal

Dans l'ensemble, le projet de décret devrait profiter à la société canadienne. La protection et le rétablissement de ces espèces permettraient de préserver et d'améliorer les avantages qu'elles procurent à la population canadienne, notamment leurs valeurs socioéconomiques et culturelles pour les peuples autochtones, leur rôle dans la lutte anti-parasitaire, la pollinisation et le cycle des éléments nutritifs, ainsi que leurs valeurs scientifiques et d'existence. Les coûts liés au projet de décret devraient être faibles. Ces coûts 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 découlant du projet de décret, liés au déclenchement de l'application des interdictions générales et à de futurs arrêtés ou décrets visant la protection de l'habitat essentiel sur des terres de ministères fédéraux désigné pour des espèces inscrites comme étant menacées ou en voie de disparition devraient être faibles, voire nuls.

Avantages

Le projet de décret favorise la survie et le rétablissement de dix espèces en péril au Canada, car il déclenche une série de mesures décrites dans la section sur le contexte.

Au titre de la LEP, les espèces en voie de disparition, menacées ou disparues du pays bénéficient de l'élaboration et de la mise en œuvre de programmes de rétablissement et de plans d'action qui définissent les principales menaces à leur survie et, dans la mesure du possible, l'habitat nécessaire à leur survie et à leur rétablissement au Canada. Les espèces préoccupantes, quant à elles, bénéficient de l'élaboration d'un plan de gestion, qui comprend des mesures de conservation des espèces. Ces documents permettent aux autorités responsables de la gestion des terres de prendre des mesures coordonnées, peu importe où les espèces se trouvent au Canada. Une meilleure coordination entre les autorités augmente la probabilité de survie des espèces. Ces activités peuvent être complétées par des mesures prises par les administrations locales, les intervenants et/ou les peuples autochtones pour protéger les espèces et leur habitat, par exemple, dans le cadre de projets financés par des programmes fédéraux comme le [Programme d'intendance de l'habitat pour les espèces en péril \(PIH\)](#) et le [Programme interministériel pour l'habitat essentiel \(PIHE\)](#), qui nécessitent un soutien et des fonds de contrepartie d'autres sources. Les objectifs du PIH sont de soutenir les projets d'habitats conçus pour aider les espèces en péril et empêcher que d'autres espèces ne deviennent une préoccupation en matière de conservation; de permettre aux Canadiens de participer activement et concrètement à des projets d'intendance axés sur les espèces en péril qui produiront des avantages tangibles et mesurables pour la conservation; d'améliorer la compréhension scientifique, sociologique et économique du rôle de l'intendance en tant qu'outil de conservation. Les objectifs du PIHE sont de conserver et de rétablir les espèces en péril par le maintien ou l'amélioration de leur

lands; support conservation work by focusing on targeted species-specific activities for internally prioritized species; and promote partnerships between federal organizations, provincial and territorial governments, universities, various stakeholders and Indigenous peoples.

The special concern classification also serves as an early indication that a species requires attention due to a combination of biological characteristics and identified threats. This helps manage the species proactively, maximizing the probability of conservation and stewardship, and preventing higher-cost measures in the future stemming from potential threatened or endangered classifications.

Total economic value of species conservation

The Total Economic Value (TEV) framework is often used to assess how environmental assets such as species at risk contribute to the well-being of society. However, preventing the extinction or extirpation of the species in the proposed Order would likely not be attributable to the proposed Order alone, but also to additional protection measures undertaken by various levels of government, Indigenous peoples, and stakeholders. Such measures are an essential element for successfully maintaining or restoring biodiversity in Canada and preserving Canada's natural heritage, which in turn provides benefits to the Canadian society. Nonetheless, using the TEV framework, the analysis found that the continued existence of these species would be associated with maintaining a variety of benefits for Canadians including socio-economic and cultural value for Indigenous peoples, pest-control, pollination, and nutrient cycling benefits, as well as scientific and existence values, among others. These are further described below.

Socio-economic and cultural values for Indigenous peoples

Many of the species recommended for listing are significant to the ways of life of many Indigenous peoples, providing social, cultural, and medicinal benefits, as well

habitat, principalement sur le territoire domanial ou les terres administrées par le gouvernement fédéral; de rassembler des données importantes sur les espèces en péril et leur habitat essentiel pour soutenir et atteindre les objectifs de rétablissement; d'aider les organismes fédéraux à respecter les exigences légales de la LEP relatives à la protection de l'habitat essentiel des espèces en péril sur le territoire domanial; d'appuyer les travaux de conservation, surtout les activités qui ciblent les espèces prioritaires à l'interne; de promouvoir les partenariats entre les organismes fédéraux, les gouvernements provinciaux et territoriaux, les universités, les divers intervenants et les peuples autochtones.

La désignation comme espèce préoccupante fournit également une première indication qu'une espèce nécessite une attention particulière en raison d'une combinaison de caractéristiques biologiques et de menaces recensées. Cette désignation permet de gérer l'espèce de façon proactive, de maximiser la probabilité de conservation et d'intendance, et de prévenir la mise en place de mesures coûteuses à l'avenir découlant des désignations comme espèce menacée ou en voie de disparition.

Valeur économique totale de la conservation des espèces

La valeur économique totale (VET) sert souvent à évaluer comment les actifs environnementaux, comme les espèces en péril, contribuent au bien-être de la société. Toutefois, la prévention de la disparition du pays ou de la planète des espèces visées dans le projet de décret ne serait probablement pas attribuable qu'à la prise du projet de décret, mais aussi à des mesures de protection supplémentaires prises par divers ordres de gouvernement, peuples autochtones et intervenants. De telles mesures sont essentielles au maintien ou au rétablissement de la biodiversité au Canada ainsi qu'à la conservation du patrimoine naturel du Canada, qui procurent des avantages pour la société canadienne. À l'aide du cadre de la VET, l'analyse a cependant révélé que l'existence continue de ces espèces permettrait de maintenir divers avantages pour la population canadienne, comme leurs valeurs socioéconomiques et culturelles pour les peuples autochtones, leur rôle dans la lutte antiparasitaire, la pollinisation et le cycle des éléments nutritifs, ainsi que leurs valeurs scientifiques et d'existence, entre autres. Ces avantages sont décrits en détail dans les paragraphes suivants.

Valeurs socioéconomiques et culturelles pour les peuples autochtones

La plupart des espèces dont l'inscription est recommandée sont importantes pour les modes de vie de nombreux peuples autochtones, car elles offrent des avantages

as being of historical and traditional significance. Some examples are provided below.

- The Chestnut-collared Longspur is symbolic to Indigenous peoples in the southern Prairies of Canada and the Great Plains of the United States, representing native prairie grasslands. Elders from the Blackfoot First Nation (Nitsitapii) called the Chestnut-collared Longspur “Aapinakoisistsii” (little morning bird); other sources suggest the Chestnut-collared Longspur was called “Iskiokae” (black breast).⁵
- Mosses such as the Slender Yoke-moss were viewed as highly practical by most North American Indigenous peoples. Mosses have been traditionally used as bandages, baby diapers, bedding, dishcloths, stuffing for bags, mattresses and pillows, sponges, paint applicators, and were mixed with pitch for canoe construction and mud to build log cabins.^{6,7,8}
- In many North American First Nations cultures, moths, such as the Reversed Haploa Moth and the Manitoba Oakworm Moth, hold spiritual importance due to their nocturnal nature and attraction to light, especially relating to the concepts of life and death, as well as in the personal search for authenticity. For the Blackfoot people, they represent sleep, dreams, and souls of the dead.⁹
- Goldenrods such as the Gillman’s Goldenrod have traditionally been used by Indigenous peoples as an herb to cure different illnesses, such as tuberculosis, diabetes, respiratory asthma, and arthritis as well as sore throats and toothaches, while its seeds and young leaves were also used as food or for tea.¹⁰
- Northern tundra flowers and plants, such as the Puvirnituk Mountain Draba, have been historically significant to Inuit peoples, being considered today as essential for their health and to the maintenance of their cultural identities. Pre-contact, they were used by

sociaux, culturels et médicaux, en plus de revêtir une importance historique et traditionnelle. Des exemples sont présentés dans les paragraphes suivants.

- Le Plectropane à ventre noir est symbolique pour les peuples autochtones du sud des Prairies du Canada et des grandes plaines des États-Unis, car il représente les prairies indigènes. Les Aînés de la Première Nation des Pieds-Noirs (Nitsitapii) appelaient le Plectropane à ventre noir « Aapinakoisistsii » (petit oiseau du matin); d’autres sources indiquent que le Plectropane à ventre noir était appelé « Iskiokae » (poitrine noire).⁵
- La plupart des peuples autochtones de l’Amérique du Nord considéraient les mousses comme la houpe gracieuse très pratiques. Traditionnellement, les mousses étaient utilisées comme bandages, torchons, bourrure de sacs, de matelas et d’oreillers, éponges, applicateurs de peinture et dans les couches pour bébés et la literie. Elles pouvaient aussi être mélangées avec du goudron pour la fabrication de canots ou de la boue pour la construction de cabanes en rondins.^{6,7,8}
- Dans de nombreuses cultures des Premières Nations de l’Amérique du Nord, les papillons de nuit, comme l’haploa inversé et l’anisote du Manitoba, revêtent une importance spirituelle en raison de leur nature nocturne et de leur attraction à des sources de lumière, particulièrement en ce qui concerne les concepts de la vie et de la mort, et de leur rôle dans la quête personnelle d’authenticité. Pour les Pieds-Noirs, ils représentent le sommeil, les rêves et les âmes des morts.⁹
- Les verges d’or, comme la verge d’or de Gillman, ont traditionnellement été utilisées par les peuples autochtones comme plante herbacée pour guérir différentes maladies, par exemple la tuberculose, le diabète, l’asthme et l’arthrite, ainsi que les maux de gorge et de dents, tandis que ses graines et ses jeunes feuilles étaient également utilisées comme aliment ou pour le thé.¹⁰

⁵ COSEWIC. (2019). *COSEWIC Assessment and Status Report on the Chestnut-collared Longspur (Calcarius ornatus) in Canada*.

⁶ Sierra Club BC. (n.d.). *Knights Plume Moss*. Accessed September 2021.

⁷ Williams, M. (2018). *Wrapped in love: The moss bag project*. Sask Culture. Accessed September 2021.

⁸ Native Languages of the Americas. (n.d.). *Native American Moss Mythology*. Accessed September 2021.

⁹ Clifford, G.C. (2021). *Moth Symbolism & Meaning (+Totem, spirit & Omens)*. World Birds — Joy of Nature. Accessed September 2021.

¹⁰ Analytical Answers. (2016). *The Science and Stigma of Solidago*. Accessed September 2021.

⁵ COSEPAC. (2019). *Évaluation et Rapport de situation du COSEPAC sur le Plectropane à ventre noir (Calcarius ornatus) au Canada*.

⁶ Sierra Club BC. (s.d.). *Knights Plume Moss*. Consulté en septembre 2021.

⁷ Williams, M. (2018). *Wrapped in love: The moss bag project*. Sask Culture. Consulté en septembre 2021.

⁸ Native Languages of the Americas. (s.d.). *Native American Moss Mythology*. Consulté en septembre 2021.

⁹ Clifford, G.C. (2021). *Moth Symbolism & Meaning (+Totem, spirit & Omens)*. World Birds — Joy of Nature. Consulté en septembre 2021.

¹⁰ Analytical Answers. (2016). *The Science and Stigma of Solidago*. Consulté en septembre 2021.

Inuit for centuries for medicinal reasons as well as for making tea and as part of their diet.^{11,12}

- Snakes, such as the Plains Hog-nosed Snake, have great significance to Indigenous peoples in North America. For some First Nations, they were considered to be guides, protectors and heroes. They were a very common representation in rock carvings and sacred birch bark scrolls. Among the snake stories of the Anishinabek, the Medicine Serpent was the most powerful and influential. It was seen as a healer and protector of medicine that could give gifts to medicine men, which were highly sought after. The Haudenosaunee also saw their benefits to the ecosystem and humans, as snakes eat pests that carry disease or decimate crops.¹³

Pest control

The Plains Hog-nosed snake eats a variety of amphibians, small mammals, insects, and lizards and therefore plays a role in limiting these populations, some of which often exhibit pest-like characteristics.^{14,15,16} They have the strongest role in limiting toad populations because toads are their primary source of nutrition.¹⁷ They are therefore considered as a pest control agent.¹⁸

The Chestnut-collared Longspur partly relies on insects for food during summer months or when insects are available, also serving pest control purposes.¹⁹

- Les fleurs et les plantes de la toundra nordique, comme la drave des monts de Puvirnituq, ont été importantes dans le passé pour les peuples des Inuits, et sont considérées aujourd'hui comme essentielles à leur santé et au maintien de leur identité culturelle. Avant l'arrivée des Européens, elles ont été utilisées pendant des siècles par les Inuits à des fins médicinales, pour faire du thé et dans leur alimentation^{11,12}.
- Les serpents, comme la couleuvre à groin des plaines, ont une grande importance pour les peuples autochtones de l'Amérique du Nord. Pour certaines Premières Nations, ils étaient considérés comme des guides, des protecteurs et des héros. Ils étaient souvent représentés dans les gravures rupestres et les parchemins en écorce de bouleau sacrés. Parmi les histoires de serpent de la Nation Anishinabek, le serpent associé à la médecine (*Medicine Serpent*) était le plus puissant et influent. Il était perçu comme un guérisseur et protecteur de la médecine qui pouvait offrir des cadeaux aux guérisseurs, lesquels étaient très recherchés. Les Haudenosaunee ont également reconnu les avantages que procurent les serpents pour l'écosystème et les humains en se nourrissant des ravageurs qui portent des maladies ou déciment des cultures¹³.

Lutte antiparasitaire

La couleuvre à groin des plaines se nourrit de différents amphibiens, petits mammifères, insectes et lézards, elle contribue donc à limiter ces populations, dont certaines présentent souvent des caractéristiques de ravageurs^{14,15,16}. Elle contribue principalement à limiter les populations de crapauds, qui constituent sa principale source de nourriture¹⁷. Par conséquent, la couleuvre à groin des plaines est considérée comme un agent de lutte antiparasitaire¹⁸.

Le Plectrophane à ventre noir se nourrit en partie d'insectes en été, ou quand des insectes sont disponibles, et joue donc aussi un rôle dans la lutte antiparasitaire¹⁹.

¹¹ Newbery, N. (2019, April 29). *Arctic Flora – Radiant and resourceful*. *Above & Beyond – Canada's Arctic Journal*, third publication of 2019. Accessed June 2023.

¹² Cuerrier, A. (n.d.). *Plantes sauvages du Nunavik*. Délice Boréal. Accessed September 2021.

¹³ Toulouse, C. (2018). *Snakes in First Nation Culture By Chevaun Toulouse*. Adopt-a-pond news. Accessed September 2021.

¹⁴ COSEWIC. (2019). *COSEWIC Assessment and Status Report on the Plains Hog-nosed Snake (Heterodon nasicus) in Canada*.

¹⁵ Minnesota Department of Natural Resources. (n.d.). *Rare Species Guide – Plains Hog-nosed Snake*. Accessed September 2021.

¹⁶ Jessee, R. (2019). *Heterodon platirhinos – Eastern Hognose Snake*. Animal Diversity Web, University of Michigan – Museum of Zoology. Accessed June 2023.

¹⁷ Ernst, C., and Ernst, E. (2003). *Snakes of the United States and Canada*. *Smithsonian Institution Press*.

¹⁸ Silbajoris, A. (2019). *What is the Importance of Snakes in the Ecosystem?* Sciencing. Accessed September 2021.

¹⁹ Kaufman, K. (n.d.). *Chestnut-collared Longspur*. Audubon, Guide to North American Birds. Accessed September 2021.

¹¹ Newbery, N. (29 avril 2019). *Arctic Flora – Radiant and resourceful*. *Above & Beyond – Canada's Arctic Journal*, third publication of 2019. Consulté en juin 2023.

¹² Cuerrier, A. (s.d.). *Plantes sauvages du Nunavik*. Délice Boréal. Consulté en septembre 2021.

¹³ Toulouse, C. (2018). *Snakes in First Nation Culture By Chevaun Toulouse*. Adopt-a-pond news. Consulté en septembre 2021.

¹⁴ COSEWIC. (2019). *Évaluation et Rapport de situation du COSEWIC sur la Couleuvre à groin des plaines (Heterodon nasicus) au Canada*.

¹⁵ Minnesota Department of Natural Resources. (s.d.). *Rare Species Guide – Plains Hog-nosed Snake*. Consulté en septembre 2021.

¹⁶ Jessee, R. (2019). *Heterodon platirhinos – Eastern Hognose Snake*. Animal Diversity Web, University of Michigan – Museum of Zoology. Consulté en juin 2023.

¹⁷ Ernst, C. et Ernst, E. (2003). *Snakes of the United States and Canada*. *Smithsonian Institution Press*.

¹⁸ Silbajoris, A. (2019). *What is the Importance of Snakes in the Ecosystem?* Sciencing. Consulté en septembre 2021.

¹⁹ Kaufman, K. (s.d.). *Chestnut-collared Longspur*. Audubon, Guide to North American Birds. Consulté en septembre 2021.

Pollination

Nocturnal moths, such as the Reversed Haploa Moth and the Manitoba Oakworm Moth, are significant pollinators, including for economically valuable crops.^{20,21} Moreover, the *Erebidae* family (which includes the Reversed Haploa Moth) were identified as one of several moth species that transported pollen to plants that did not receive pollen from diurnal pollinators, suggesting that although less efficient than bees and butterflies, certain moth species may play a crucial role as a landscape-level pollinator.²²

Nutrient cycling

Some species recommended for listing provide nutrient cycling benefits as a result of their diet, movement (including seasonal migration) and life cycle, playing important roles in keeping their ecosystem functioning, which in turn provide benefits to Canadians.

In moist environments such as the Pacific Northwest, mosses such as the Slender Yoke-moss harbour cyanobacteria that convert atmospheric nitrogen into a form that can be taken up by other plants, an important process for ecosystems limited in nitrogen.²³ Bryophyte mosses are also important in initiating soil formation on barren terrain such as rocks and cliffs, in maintaining soil moisture and in recycling nutrients in forest vegetation.²⁴

Snails and slugs such as the Shagreen, the Toothed Globe and the Carolina Mantleslug, also play an important role in nutrient cycling and soil building processes and a moderate role in decomposition.^{25,26} For example, snail shells are an essential source of calcium for many of their predators such as birds, who need the nutrient for forming eggs

²⁰ Macgregor, C.J., Pocock M.J., Fox, R., and Evans D.M. (2014). [Pollination by Nocturnal Lepidoptera, and the Effects of Light Pollution: a Review](#). *Ecological Entomology*, 40(3), 187–198.

²¹ Macgregor, C.J., Kitson, J.J., Fox, R., Hahn, C., Lunt, D.H., Pocock, M.J., and Evans, D.M. (2018). [Construction, Validation, and Application of Nocturnal Pollen Transport Networks in an Agro-Ecosystem: a Comparison Using Light Microscopy and DNA Metabarcoding](#). *Ecological Entomology*, 44(1), 17–29.

²² Walton, R.E., Sayer, C.D., Bennion, H., and Axmacher, J.C. (2020). [Nocturnal Pollinators Strongly Contribute to Pollen Transport of Wild Flowers in an Agricultural Landscape](#). *Biology Letters*, 16(5).

²³ McCune, B. and Whitbeck, K. (n.d.). [Living in the Land of Mosses](#). Pacific Northwest – Pest Management Handbooks. Accessed September 2021.

²⁴ Schofield, W.B. (n.d.). [Bryophyte](#). Britannica. Accessed September 2021.

²⁵ Jennings, T. J., and Barkham, J.P. (1979). [Litter Decomposition by Slugs in Mixed Deciduous Woodland](#). *Ecography*, 2(1), 21–29.

²⁶ Hotopp, K. (2010). [Land snail ecology](#). Carnegie Museum of Natural History. Accessed September 2021.

Pollinisation

Les papillons nocturnes, comme l'haploa inversé et l'anisote du Manitoba, sont des pollinisateurs importants, notamment pour les cultures à valeur économique^{20,21}. De plus, les espèces de la famille des Érébides (dont fait partie l'haploa inversé) ont été reconnues comme des espèces de papillons de nuit transportant du pollen aux plantes qui n'ont pas été pollinisées par des pollinisateurs diurnes, ce qui donne à penser que, bien qu'elles soient moins efficaces que les abeilles et les papillons diurnes, certaines espèces de papillons de nuit peuvent jouer un rôle important en tant que pollinisateurs à l'échelle du paysage²².

Cycle des éléments nutritifs

Certaines espèces dont l'inscription est recommandée présentent des avantages pour le cycle des éléments nutritifs en raison de leur régime alimentaire, de leurs déplacements (notamment pendant la migration saisonnière) et de leur cycle de vie, jouant des rôles importants dans le maintien du fonctionnement de leur écosystème, ce qui procure des avantages aux Canadiens.

Dans les milieux humides, comme le Nord-Ouest du Pacifique, des mousses comme la houpe gracile sont affectées par des cyanobactéries qui convertissent l'azote atmosphérique en une forme qui peut être absorbée par d'autres végétaux, un processus important pour les écosystèmes limités en azote²³. Les mousses faisant partie des bryophytes sont également importantes dans la formation du sol sur une terre stérile, comme les rochers et les falaises, car elles maintiennent l'humidité du sol et recyclent les éléments nutritifs dans la végétation forestière²⁴.

Les escargots et les limaces, comme l'escargot galuchat, le gobelet dentelé et la limace à manteau de la Caroline, jouent également un rôle important dans le cycle des éléments nutritifs et les processus de formation du sol ainsi qu'un rôle modéré dans la décomposition^{25,26}. Par exemple, les coquilles d'escargots sont une source

²⁰ Macgregor, C.J., Pocock M.J., Fox, R. et Evans D.M. (2014). [Pollination by Nocturnal Lepidoptera, and the Effects of Light Pollution: a Review](#). *Ecological Entomology*, 40(3), 187–198.

²¹ Macgregor, C.J., Kitson, J.J., Fox, R., Hahn, C., Lunt, D.H., Pocock, M.J. et Evans, D.M. (2018). [Construction, Validation, and Application of Nocturnal Pollen Transport Networks in an Agro-Ecosystem: a Comparison Using Light Microscopy and DNA Metabarcoding](#). *Ecological Entomology*, 44(1), 17–29.

²² Walton, R.E., Sayer, C.D., Bennion, H. et Axmacher, J.C. (2020). [Nocturnal Pollinators Strongly Contribute to Pollen Transport of Wild Flowers in an Agricultural Landscape](#). *Biology Letters*, 16(5).

²³ McCune, B. et Whitbeck, K. (s.d.). [Living in the Land of Mosses](#). Pacific Northwest – Pest Management Handbooks. Consulté en septembre 2021.

²⁴ Schofield, W.B. (s.d.). [Bryophyte](#). Britannica. Consulté en septembre 2021.

²⁵ Jennings, T. J. et Barkham, J.P. (1979). [Litter Decomposition by Slugs in Mixed Deciduous Woodland](#). *Ecography*, 2(1), 21–29.

²⁶ Hotopp, K. (2010). [Land snail ecology](#). Carnegie Museum of Natural History. Consulté en septembre 2021.

and embryos. One study showed that during egg-laying season, female wild turkeys consumed as much as 40% more snails than normal.^{27,28}

Seed dispersion

The Chestnut-collared Longspur primarily feeds on seeds, especially during winter months.²⁹ Seed-eating birds contribute to the capacity of plants to spread by dispersing seeds through their droppings. They can help bring plants to suitable habitats where these specific plants were not present or bring back plants to ecosystems that have been destroyed.³⁰

Scientific and research value

The study of bryophytes, the overarching species family that includes the Slender Yoke-moss, has led to the discovery of various biological phenomena that have had an influence on research in areas such as genetics and cytology.³¹

Medicine has historically been prepared from goldenrod species such as the Gillman's Goldenrod in the Manitoulin region to treat sore throats, fevers, boils, burns, and other ailments.³² Two patents have been registered in the United States with the purposes of creating medicinal products from goldenrods, including Gillman's Goldenrod, underscoring the scientific value of this species.^{33,34}

Several of the species recommended for listing serve as indicators of the status of their ecosystems and environment, and are therefore useful for scientific research. One of the better known uses of mosses such as the Slender

essentielle de calcium pour bon nombre de leurs prédateurs, comme les oiseaux, qui ont besoin de cet élément nutritif dans le développement des œufs et des embryons. Une étude a montré que pendant la saison de ponte des œufs, la consommation d'escargots par les dindes sauvages femelles augmentait de jusqu'à 40 % comparativement aux autres périodes^{27,28}.

Dispersion des graines

Le Plectrophane à ventre noir se nourrit principalement de graines, surtout pendant les mois d'hiver²⁹. Les oiseaux granivores contribuent à la capacité des végétaux de se propager en dispersant les graines par leurs fientes. Ils peuvent contribuer à la propagation de végétaux dans des milieux convenables où ces végétaux n'étaient pas présents ou ramener des végétaux dans des écosystèmes qui ont été détruits³⁰.

Valeur scientifique pour la recherche

L'étude des bryophytes, la famille des espèces qui englobe la houpe gracile, a conduit à la découverte de divers phénomènes biologiques qui ont eu une influence sur la recherche dans des domaines tels que la génétique et la cytologie³¹.

Depuis toujours, des médicaments sont préparés à partir d'espèces de verges d'or, comme la verge d'or de Gillman, dans la région de Manitoulin pour traiter les maux de gorge, les fièvres, les furoncles, les brûlures et d'autres maux³². Deux brevets ont été déposés aux États-Unis dans le but de créer des produits médicaux à partir de verges d'or, dont la verge d'or de Gillman, soulignant la valeur scientifique de cette espèce^{33,34}.

Plusieurs des espèces dont l'inscription est recommandée servent d'indicateurs de l'état de leurs écosystèmes et de leurs milieux et sont donc utiles pour la recherche scientifique. L'une des utilisations les plus connues des

²⁷ *Ibid.*

²⁸ Beasom, S.L. & Pattee, O.H. (1978). *Utilization of Snails by Rio Grande Turkey Hens*. *The Journal of Wildlife Management*, 42(4), 916-919.

²⁹ Kaufman, K. (n.d.). *Chestnut-collared Longspur*. Audubon – Guide to North American Birds. Accessed September 2021.

³⁰ Bird Life International. (2019). *Why we need birds (far more than they need us)*. Accessed June 2023.

³¹ Schofield, W.B. (n.d.). *Bryophyte*. Britannica. Accessed September 2021.

³² Moerman, D.E. (1998). *Native American Ethnobotany*. Timber Press, Portland Oregon.

³³ Nagy, P.L., Tory, K., Kolonics, A., Keri, A., Laszlo, L., Jaszlits, L., Bajza, A., Bernath, S., Vigh, L., Bodnar, T., and Egri, J. (2009). *Pharmaceutical composition containing an extract of a Solidago species*. U.S. Patent application. US 11/991,362.

³⁴ Nagy P.L., Lohinai, Z., Tory, K., Kolonics, A., Keri, A., Rigo, O., Huszak, A., Zahonyi, B., Bernath, S., Vigh, L., and Bodnar, T. (2009). *Composition for the treatment of diabetic periodontitis*. U.S. Patent application, US 12/089,762.

²⁷ *Idem.*

²⁸ Beasom, S.L. et Pattee, O.H. (1978). *Utilization of Snails by Rio Grande Turkey Hens*. *The Journal of Wildlife Management*, 42(4), 916-919.

²⁹ Kaufman, K. (s.d.). *Chestnut-collared Longspur*. Audubon – Guide to North American Birds. Consulté en septembre 2021.

³⁰ Bird Life International. (2019). *Why we need birds (far more than they need us)*. Consulté en juin 2023.

³¹ Schofield, W.B. (s.d.). *Bryophyte*. Britannica. Consulté en septembre 2021.

³² Moerman, D.E. (1998). *Native American Ethnobotany*. Timber Press, Portland, Oregon.

³³ Nagy, P.L., Tory, K., Kolonics, A., Keri, A., Laszlo, L., Jaszlits, L., Bajza, A., Bernath, S., Vigh, L., Bodnar, T. et Egri, J. (2009). *Pharmaceutical composition containing an extract of a Solidago species*. U.S. Patent application. US 11/991,362.

³⁴ Nagy P.L., Lohinai, Z., Tory, K., Kolonics, A., Keri, A., Rigo, O., Huszak, A., Zahonyi, B., Bernath, S., Vigh, L. et Bodnar, T. (2009). *Composition for the treatment of diabetic periodontitis*. U.S. Patent application, US 12/089,762.

Yoke-moss is as a bioindicator³⁵ of air pollution, due to their absorptive surfaces and reliance on atmospheric sources of water and nutrients.³⁶ Moths such as the Reversed Haploa Moth and Manitoba Oakworm Moth are bioindicators for open and forested habitats.³⁷ A study on Anticosti Island has found moths to be complementary to plants as the best indicator species for various herbivore grazing populations.³⁸ Due to their lack of migratory behaviour and limited mobility, snails and slugs such as the Shagreen, the Toothed Globe and the Carolina Mantleslug are indicative of past and present health of an ecosystem as a whole.³⁹

Existence value

Many people derive well-being from simply knowing that a species exists now and/or in the future. Although no quantitative estimates of the existence value of the specific species recommended for listing are available, related studies indicate that society places substantial value on vulnerable species, and especially charismatic, symbolic, or emblematic species.^{40,41,42} Although the species in the proposed Order are not considered especially well known, they are considered vulnerable.

Option value

The general public and stakeholders may hold a value associated with the preservation of Canadian genetic information that may be used in the future for biological, medicinal, genetic engineering and other applications.

mousses, comme la houppe gracile, est celle de bioindicateur³⁵ de la pollution atmosphérique, en raison de la surface absorbante de ces mousses et de leur dépendance aux sources atmosphériques d'eau et d'éléments nutritifs³⁶. Les papillons de nuit, comme l'haploa inversé et l'anisote du Manitoba, sont des bio-indicateurs des milieux ouverts et forestiers³⁷. Une étude menée sur l'île d'Anticosti a révélé que les papillons de nuit sont complémentaires aux végétaux en tant que meilleures espèces indicatrices de diverses populations d'herbivores brouteurs³⁸. Comme ils ne migrent pas et que leur mobilité est limitée, les escargots et les limaces, notamment l'escargot galuchat, le gobelet dentelé et la limace à manteau de la Caroline, sont révélateurs de la santé antérieure et actuelle d'un écosystème dans son ensemble³⁹.

Valeur d'existence

Bon nombre de personnes se sentent bien simplement en sachant qu'une espèce existe actuellement et/ou qu'elle existera dans le futur. Bien qu'aucune estimation quantitative de la valeur d'existence des espèces dont l'inscription est recommandée ne soit accessible, des études connexes indiquent que la société accorde une valeur considérable aux espèces vulnérables, et en particulier aux espèces charismatiques, symboliques ou emblématiques^{40,41,42}. Même si les espèces énoncées dans le décret proposé ne sont pas considérées comme étant particulièrement bien connues, elles sont considérées comme étant vulnérables.

Valeur d'option

Il se peut que le grand public et des intervenants accordent de l'importance à la préservation de l'information génétique canadienne qui pourrait être utilisée à l'avenir à des fins biologiques, médicinales, génétiques et autres.

³⁵ Bioindicators are species, groups of species or biological communities whose presence, abundance and biological conditions, in real ecosystems or through the use of laboratory toxicity tests, are used to make inferences about the quality of the environment.

³⁶ McCune, B. and Whitbeck, K. (n.d.). *Living in the Land of Mosses*. Pacific Northwest – Pest Management Handbooks. Accessed September 2021.

³⁷ Rákosy, L., and Schmitt, T. (2011). *Are Butterflies and Moths Suitable Ecological Indicator Systems for Restoration Measures of Semi-Natural Calcareous Grassland Habitats?* *Ecological Indicators*, 11(5), 1040–1045.

³⁸ Bachand, M., Pellerin, S., Côté, S.D., Moretti, M., De Cáceres, M., Brousseau, P.-M., Cloutier, C., et al. (2014). *Species Indicators of Ecosystem Recovery after Reducing Large Herbivore Density: Comparing Taxa and Testing Species Combinations*. *Ecological Indicators*, 38, 12–19.

³⁹ Douglas, D.D., Brown, D.R. and Pederson, N. (2013). *Land Snail Diversity Can Reflect Degrees of Anthropogenic Disturbance*. *Ecosphere*, 4(2), 1–14.

⁴⁰ Metrick, A., and Weitzman, M. L. (1996). Patterns of behavior in endangered species preservation. *Land Economics*, 72(1), 1–16.

⁴¹ Jacobsen, J.B., Boiesen, J.H., Thorsen, B.J., and Strange, N. (2008). What's in a Name? The Use of Quantitative Measures vs. 'Iconized' Species When Valuing Biodiversity. *Environmental Resource Economics*. 39, 247-263.

⁴² Richardson, L., and Loomis, J. (2009). The total economic value of threatened, endangered and rare species: An updated meta-analysis. *Ecological Economics*, 68(5), 1535-1548.

³⁵ Les bio-indicateurs sont des espèces, des groupes d'espèces ou des communautés biologiques dont la présence, l'abondance et les conditions biologiques, dans des écosystèmes réels ou dans le cadre d'essais de toxicité en laboratoire, servent à faire des inférences au sujet de la qualité de l'environnement.

³⁶ McCune, B. et Whitbeck, K. (s.d.). *Living in the Land of Mosses*. Pacific Northwest – Pest Management Handbooks. Consulté en septembre 2021.

³⁷ Rákosy, L. et Schmitt, T. (2011). *Are Butterflies and Moths Suitable Ecological Indicator Systems for Restoration Measures of Semi-Natural Calcareous Grassland Habitats?* *Ecological Indicators*, 11(5), 1040–1045.

³⁸ Bachand, M., Pellerin, S., Côté, S.D., Moretti, M., De Cáceres, M., Brousseau, P.-M., Cloutier, C., et al. (2014). *Species Indicators of Ecosystem Recovery after Reducing Large Herbivore Density: Comparing Taxa and Testing Species Combinations*. *Ecological Indicators*, 38, 12–19.

³⁹ Douglas, D.D., Brown, D.R. et Pederson, N. (2013). *Land Snail Diversity Can Reflect Degrees of Anthropogenic Disturbance*. *Ecosphere*, 4(2), 1–14.

⁴⁰ Metrick, A. et Weitzman, M. L. (1996). Patterns of behavior in endangered species preservation. *Land Economics*, 72(1), 1–16.

⁴¹ Jacobsen, J.B., Boiesen, J.H., Thorsen, B.J. et Strange, N. (2008). What's in a Name? The Use of Quantitative Measures vs. 'Iconized' Species When Valuing Biodiversity. *Environmental Resource Economics*. 39, 247-263.

⁴² 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.

Furthermore, a decision about whether to take action to prevent a species from becoming extinct involves several issues regarding uncertainty and irreversibility. In particular, the potential irreversibility of a decision to not protect creates an imbalance in the cost of making a 'wrong' decision. Economic theory also suggests there is a benefit to erring on the side of avoiding an irreversible outcome (i.e. extinction).⁴³ Therefore, even in situations where protection costs outweigh benefits, with uncertainty and irreversibility, the added costs of an incorrect decision could tip the balance, making the overall benefits of protection outweigh the costs.

Costs

The impacts of the proposed Order are expected to be low as the addition or reclassification of these species on Schedule 1 of SARA would impose zero to minimal costs on stakeholders and/or Indigenous peoples.

This analysis considers incremental impacts expected to arise from the development of recovery strategies, action plans and management plans; compliance with general prohibitions, including permit applications; and, to the extent possible, compliance with any future critical habitat protection order on federal departmental lands. Since critical habitat is only identified in a recovery strategy following the listing of a species on Schedule 1 of SARA, the extent of critical habitat (and therefore protection measures and associated impacts) is generally unknown at the time of publication. For each species, the analysis considered four types of incremental costs associated with the proposed Order:

- Costs to Indigenous peoples and stakeholders of complying with general prohibitions on federal lands and First Nation reserves as well as a potential future critical habitat protection order on federal lands;
- Costs to the Government of Canada for recovery strategy, action plan or management plan development, compliance promotion and enforcement;
- Costs of permit applications and issuance for both Indigenous peoples and stakeholders, and the Government of Canada;
- Other potential costs.

De plus, la décision de prendre ou non des mesures pour empêcher la disparition d'une espèce soulève plusieurs questions concernant l'incertitude et l'irréversibilité. Plus précisément, l'irréversibilité potentielle d'une décision de ne pas protéger une espèce crée un déséquilibre dans les coûts d'une « mauvaise » décision. La théorie économique porte également à croire qu'il vaut toujours mieux éviter un résultat irréversible (c'est-à-dire la disparition)⁴³. Par conséquent, même dans les situations où les coûts de protection sont supérieurs aux avantages, avec l'incertitude et l'irréversibilité, les coûts supplémentaires d'une mauvaise décision pourraient faire pencher la balance, ce qui ferait en sorte que les avantages globaux de la protection l'emportent sur les coûts.

Coûts

Les répercussions du projet de décret devraient être faibles, car l'ajout ou la reclassification de ces espèces à l'annexe 1 de la LEP entraînerait des coûts nuls ou minimaux pour les intervenants et/ou les peuples autochtones.

Cette analyse tient compte des répercussions supplémentaires prévues de ce qui suit : l'élaboration de programmes de rétablissement, de plans d'action et de plans de gestion; la conformité avec les interdictions générales, y compris les demandes de permis; dans la mesure du possible, la conformité avec tout décret futur de protection de l'habitat essentiel sur les terres de ministères fédéraux. Comme l'habitat essentiel d'une espèce n'est désigné dans un programme de rétablissement qu'après qu'elle a été inscrite à l'annexe 1 de la LEP, l'étendue de l'habitat essentiel désigné (et donc des mesures de protection et des répercussions connexes) est habituellement incertaine au moment de la publication. Pour chaque espèce, quatre types de coûts supplémentaires liés au projet de décret ont été pris en considération dans l'analyse :

- les coûts que les intervenants et les peuples autochtones doivent assumer pour se conformer aux interdictions générales sur le territoire domaniale et dans les réserves des Premières Nations ainsi qu'à un éventuel décret de protection de l'habitat essentiel sur le territoire domaniale;
- les coûts que le gouvernement du Canada doit assumer pour l'élaboration de programmes de rétablissement, de plans d'action ou de plans de gestion, la promotion de la conformité et l'application de la loi;
- les coûts que les peuples autochtones, les intervenants et le gouvernement du Canada doivent assumer pour les demandes et la délivrance de permis;
- les autres coûts potentiels.

⁴³ Arrow, K. J., and Fisher, A. C. (1974). Environmental Preservation, Uncertainty, and Irreversibility. *The Quarterly Journal of Economics*, 88(2), 312-319

⁴³ Arrow, K. J. et Fisher, A. C. (1974). Environmental Preservation, Uncertainty, and Irreversibility. *The Quarterly Journal of Economics*, 88(2), 312-319.

Costs to Indigenous peoples and stakeholders

The listing of three species as special concern (Plains Hog-nosed Snake, Manitoba Oakworm Moth, and Puvirnituk Mountain Draba) or the reclassification of one species (Chestnut-collared Longspur) from threatened to endangered (uplisting) would have no incremental costs to Indigenous peoples and stakeholders stemming from the proposed Order, because either general prohibitions and critical habitat protection do not apply (for species of special concern) or they are not incremental (uplisting from threatened to endangered).

However, there are three species found on federal land, which are proposed to be newly added to the List as endangered and for which general prohibitions would apply: the Shagreen, the Toothed Globe, and the Reversed Haploa Moth.

The Shagreen occurrences were found within Point Pelee National Park (Ontario), a national park administered by Parks Canada. Critical habitat could be identified on this property. Although SARA's general prohibitions and potential critical habitat protection orders apply across Parks Canada-administered protected heritage sites, species and habitats are already afforded similar protection in national parks and national historic sites under the *Canada National Parks Act*. However, it is expected that Parks Canada applicants may apply for SARA compliant permits, as described further below.

One occurrence of the Toothed Globe was recorded in the 1980s on the Chippewas of the Thames First Nation reserve (Ontario). This First Nation's reserve territory is intertwined with two other reserves — Munsee-Delaware and Oneida First Nations. Therefore, all three reserves are assumed to potentially have occurrences of the snail. However, the properties have seen minimal to no development since the 1980s, keeping the natural areas largely unchanged and no occurrences have been reported or confirmed recently. Moreover, Chippewas of the Thames are involved in habitat and species at risk stewardship on their land. They received a Stewardship Award in 2017 for purchasing and planting over 3 000 trees in order to establish new forests and wooded areas with different purposes, including enhancing habitat for wildlife to increase biodiversity. Additionally, based on best available information, there is no potential development project or ongoing activity across the three reserves that could be affected by the proposed Order. Therefore, potential impacts that might be incurred by the three First Nations stemming from the proposed Order are expected to be minimal to nil, especially considering the uncertainty surrounding

Coûts pour les peuples autochtones et les intervenants

L'inscription de trois espèces dans la catégorie des espèces préoccupantes (couleuvre à groin des plaines, anisote du Manitoba et drave des monts de Puvirnituk) ou la reclas-sification d'une espèce (Plectrophane à ventre noir) de la catégorie des espèces menacées à celle des espèces en voie de disparition (inscription dans une catégorie de risque plus élevée) n'entraînerait pas de coûts supplémentaires découlant du projet de décret pour les peuples autoch-tones et les intervenants, car les interdictions générales et la protection de l'habitat essentiel ne s'appliquent pas (pour les espèces préoccupantes) ou ne sont pas sup-plémentaires (inscription dans une catégorie de risque plus élevée, d'espèce préoccupante à espèce en voie de disparition).

Toutefois, on propose l'ajout de trois espèces présentes sur le territoire domaniale à la liste des espèces en voie de disparition et pour lesquelles les interdictions générales s'appliqueraient : l'escargot galuchet, le gobelet dentelé et l'haploa inversé.

L'escargot galuchet a été observé dans le parc national de la Pointe-Pelée (Ontario), un parc national géré par Parcs Canada. L'habitat essentiel pourrait être désigné sur cette propriété. Bien que les interdictions générales de la LEP et les décrets potentiels de protection de l'habitat essentiel s'appliquent à l'ensemble des lieux patrimoniaux protégés de Parcs Canada, les espèces et l'habitat bénéficient déjà d'une protection semblable dans les parcs nationaux et les lieux historiques nationaux en vertu de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*. On s'attend toutefois à ce que des demandeurs de Parcs Canada demandent des permis au titre de la LEP, comme il est décrit plus loin ci-dessous.

Une occurrence du gobelet dentelé a été répertoriée dans les années 1980 dans la réserve de la Première Nation des Chippewas de la Thames (Ontario). Le territoire de la réserve de cette Première Nation recoupe celui de deux autres réserves, soit les réserves des Premières Nations Munsee-Delaware et Oneida. Par conséquent, on présume que l'escargot pourrait être présent dans les trois réserves. Cependant, les propriétés n'ont fait l'objet d'aucun amé-nagement ou que d'un aménagement minimal depuis les années 1980, les zones naturelles sont principalement demeurées les mêmes et aucune occurrence n'a été réper-toriée ou confirmée récemment. De plus, les Chippewas de la Thames participent à l'intendance de l'habitat et des espèces en péril sur leurs terres. Ils ont reçu un prix de l'intendance en 2017 pour l'achat et la plantation de plus de 3 000 arbres dans le but d'établir de nouvelles forêts et zones boisées à des fins différentes, y compris l'amé-lioration de l'habitat des espèces sauvages afin d'accroître la biodiversité. De plus, selon les meilleurs renseigne-ments accessibles, aucun projet d'aménagement poten-tiel ou aucune activité en cours dans les trois réserves ne pourraient être touchés par le projet de décret. Par

the continued presence of the species in the area due to the age of the last confirmed occurrence. It is assumed that these three reserves are highly unlikely to incur costs stemming from this Order, other than for a potential permit application.

The Reversed Haploa Moth occurs within Camp Ipperwash (Ontario), a property currently administered by the Department of National Defence of Canada (DND). In addition to general prohibitions, there is a possibility that critical habitat could be identified at this location, which could result in the protection of the critical habitat at the site through a protection order if the site is deemed not sufficiently protected. However, DND decommissioned the facilities at the property in 1995 — stopping all military, development and other potential threatening activities — with the objective of transferring the property to the nearby Chippewas of Kettle and Stony Point First Nation.

At this time, known occurrences of the three other species proposed to be listed as endangered or threatened in the proposed Order (Slender Yoke-Moss, Gillman's Goldenrod, and Carolina Mantleslug) are located on provincial lands (both provincial protected area and provincial crown land) or private lands. Hence, neither the general prohibitions nor critical habitat protection orders are expected to be triggered on federal land as a result of the listing of these three species. Therefore, the proposed Order would result in no incremental impacts to stakeholders or Indigenous peoples associated with these three species.

Administrative costs to the Government of Canada

As outlined in Table 1 below, administrative costs to the Government of Canada differ depending on the status assigned to a listed species, as different status categories trigger different requirements.

Table 1: Type of listing and associated incremental costs to the Government of Canada.

Type of listing	SARA requirements	Estimated cost per species*
New listing or reclassification as special concern	Development of a management plan	\$10,000 to \$15,000

conséquent, les répercussions potentielles du projet de décret sur les trois Premières Nations devraient être minimales ou nulles, surtout si l'on tient compte de l'incertitude entourant la présence continue de l'espèce dans la région compte tenu de la date de la dernière occurrence confirmée. On présume qu'il est très peu probable que le projet de décret entraîne pour ces trois réserves des coûts autres que ceux liés à une demande de permis éventuelle.

L'haploa inversé se trouve dans le camp Ipperwash (Ontario), une propriété actuellement gérée par le ministère de la Défense nationale (MDN) du Canada. En plus des interdictions générales, il est possible que l'habitat essentiel puisse être désigné à cet endroit pendant l'élaboration du programme de rétablissement, ce qui pourrait entraîner la protection de l'habitat essentiel au site par l'entremise d'un décret de protection si la protection à cet endroit est jugée insuffisante. Toutefois, le MDN a déclassé les installations de la propriété en 1995, mettant fin à toutes les activités militaires, d'aménagement et autres activités potentiellement menaçantes dans le but de transférer la propriété à la Première Nation des Chippewas de Kettle Point et de Stony point, située à proximité.

À l'heure actuelle, selon les occurrences connues, les trois autres espèces dont l'inscription en tant qu'espèces en voie de disparition ou menacées est proposée dans le projet de décret (houppes graciles, verge d'or de Gillman et limace à manteau de la Caroline) se trouvent sur des terres provinciales (aire protégée provinciale et terres publiques provinciales) ou privées. Ainsi, ni les interdictions générales ni les décrets de protection de l'habitat essentiel ne devraient être appliqués sur le territoire domaniale à la suite de l'inscription de ces trois espèces. Par conséquent, le projet de décret n'aurait pas de répercussions supplémentaires sur les intervenants ou les peuples autochtones en ce qui concerne ces trois espèces.

Coûts administratifs pour le gouvernement du Canada

Comme l'indique le tableau 1 ci-dessous, les coûts administratifs pour le gouvernement du Canada diffèrent selon le statut attribué à une espèce inscrite, car les différentes catégories de statut entraînent différentes exigences.

Tableau 1 : Types d'inscription et coûts supplémentaires connexes pour le gouvernement du Canada.

Types d'inscription	Exigences de la LEP	Estimation des coûts par espèce*
Nouvelle inscription ou reclassification en tant qu'espèce préoccupante	Élaboration d'un plan de gestion	De 10 000 à 15 000 \$

Type of listing	SARA requirements	Estimated cost per species*
Reclassification from endangered to threatened or vice versa	Updates to the recovery strategy and action plan	\$3,000 to \$10,000 per document
New listing as endangered, threatened or extirpated	Development of a recovery strategy and action plan	\$20,000 to \$25,000 per document
New listing as endangered, threatened or extirpated	Enforcement and compliance promotion	Compliance promotion costs are estimated between \$2,000 and \$3,000 per species, while enforcement costs vary per species.

* Estimates have been rounded.

Three species would be listed as species of special concern: (1) Manitoba Oakworm Moth, (2) Plains Hog-nosed Snake, and (3) Puvirnituk Mountain Draba. For these species, the identification of critical habitat is not required. Efforts to recover these three species through the development of management plans are estimated to be between \$10,000 and \$15,000 per species. Therefore, the total undiscounted cost to the Government of Canada for these species is estimated to be between \$30,000 and \$45,000.

Five species have been newly assessed by COSEWIC as endangered: (1) Shagreen, (2) Toothed Globe, (3) Reversed Haploa Moth, (4) Gillman's Goldenrod and (5) Slender Yoke-moss. One species has been newly assessed by COSEWIC as threatened: (1) Carolina Mantleslug. Efforts to recover these species through the development of both recovery strategies and action plans are estimated to be between \$40,000 and \$50,000 per species. Therefore, the total undiscounted cost to the Government of Canada for these species is estimated to be between \$240,000 and \$300,000.

The reclassification of the Chestnut-collared Longspur from threatened to endangered (uplisting) as well as updating its French name will require updating of the recovery strategy and action plan documents. The undiscounted costs to the Government of Canada for this process are estimated to be between \$3,000 and \$10,000.

Types d'inscription	Exigences de la LEP	Estimation des coûts par espèce*
Reclassification de l'espèce, de la catégorie « espèces menacées » à la catégorie « espèces en voie de disparition », ou vice versa	Mise à jour du programme de rétablissement et du plan d'action	De 3 000 à 10 000 \$ par document
Nouvelle inscription en tant qu'espèce menacée, en voie de disparition ou disparue du pays	Élaboration d'un programme de rétablissement et d'un plan d'action	De 20 000 à 25 000 \$ par document
Nouvelle inscription en tant qu'espèce menacée, en voie de disparition ou disparue du pays	Application de la loi et promotion de la conformité	Les coûts de la promotion de la conformité sont estimés entre 2 000 et 3 000 \$ par espèce, tandis que les coûts de l'application de la loi varient selon l'espèce.

* Les estimations ont été arrondies.

Trois espèces seraient inscrites dans la catégorie des espèces préoccupantes : (1) anisote du Manitoba, (2) couleuvre à groin des plaines et (3) drave des monts de Puvirnituk. Pour ces espèces, la désignation de l'habitat essentiel n'est pas nécessaire. Les coûts des efforts déployés pour rétablir ces trois espèces par l'élaboration de plans de gestion sont estimés entre 10 000 et 15 000 \$ par espèce. Le coût total non actualisé que le gouvernement du Canada devra assumer pour ces espèces est donc estimé entre 30 000 et 45 000 \$.

Le COSEPAC a évalué cinq nouvelles espèces et a déterminé qu'elles étaient en voie de disparition : (1) l'escargot galuchet, (2) le gobelet dentelé, (3) l'haploa inversé, (4) la verge d'or de Gillman et (5) la houpe gracile. Une espèce a été récemment évaluée par le COSEPAC comme étant menacée : (1) la limace à manteau de la Caroline. Les coûts des efforts déployés pour rétablir ces espèces par l'élaboration de programmes de rétablissement et de plans d'action sont estimés entre 40 000 et 50 000 \$ par espèce. Le coût total non actualisé que le gouvernement du Canada devra assumer pour ces espèces est donc estimé entre 240 000 et 300 000 \$.

La reclassification du Plectrophane à ventre noir de la catégorie d'espèces menacées à celles d'espèces en voie de disparition (reclassification à une catégorie de risque plus élevée) ainsi que la modification de son nom commun nécessitera la mise à jour du programme de rétablissement et du plan d'action. Les coûts non actualisés que le gouvernement du Canada doit assumer pour ce processus sont estimés entre 3 000 et 10 000 \$.

Among all the species identified in this listing, the Shagreen, the Toothed Globe, and the Reversed Haploa Moth would require compliance promotion, with an estimated cost of \$3,000 per species in the first year, for a total of \$9,000.

Enforcement costs

The proposed Order is expected to generate enforcement costs for the Government of Canada. Since the Toothed Globe and the Reversed Haploa Moth have confirmed occurrences on federal lands and proposed to be listed as “endangered,” these species would be added to the Department’s Enforcement Branch mandate for individual and/or residence protections. Pre-operational enforcement efforts (i.e. strategic development and engagement with Indigenous peoples) are estimated to cost about \$6,000. The enforcement costs during the first year of operation are estimated at about \$13,000. These include \$5,000 for analysis, \$7,500 for inspections (including operations and transportation costs), and \$500 for measures to deal with alleged violations (including warnings). The estimated total for each subsequent year of operation is about \$10,000. The total enforcement costs over the 10-year analytical time period is estimated at \$109,000 (undiscounted). Concerning the Chestnut-collared Longspur, enforcement protections are already in place for this species due to its current status as threatened. The Shagreen is found on lands managed by Parks Canada and as such, already benefits from enforcement efforts by Parks Canada.

Permit applications

Permits would be required for activities that would otherwise be prohibited under SARA. This analysis uses data on previously requested permits to make assumptions about the number of potential permit applications. Although no conclusions can be made on whether a permit could be issued prior to the submission and review of an application, this analysis takes into account the potential labour cost implications of permit application and review as a result of the proposed Order. It is assumed that applicants would need to apply for each required permit only one time over the 10-year analytical period.

Specifically, it is assumed that there may be one permit application per federal property or First Nation reserve with species occurrence, and one additional permit application for a place administered by Parks Canada. For properties that already require a permit under another Act of Parliament for an activity to take place (e.g. National Park, National Wildlife Area, etc.), there would be a cost to make

Parmi toutes les espèces visées par l’inscription, l’escargot galuchat, le gobelet dentelé et l’haploa inversé exigeraient des activités de promotion de la conformité, dont les coûts sont estimés à 3 000 \$ par espèce au cours de la première année, pour un total de 9 000 \$.

Coûts de l’application de la loi

Le décret proposé devrait entraîner des coûts associés à l’application de la loi pour le gouvernement du Canada. Comme des occurrences du gobelet dentelé et de l’haploa inversé sont confirmées sur le territoire domaniale et que l’on propose d’ajouter ces espèces à la liste des espèces en voie de disparition, ces espèces seraient ajoutées au mandat de la Direction générale de l’application de la loi du Ministère aux fins de protection des individus et/ou des résidences. Le coût des efforts préopérationnels d’application de la loi (par exemple élaboration de stratégies et mobilisation des Autochtones) est évalué à environ 6 000 \$. Les coûts liés à l’application de la loi pendant la première année des activités sont évalués à environ 13 000 \$. Cela comprend 5 000 \$ pour les analyses, 7 500 \$ pour les inspections (y compris les coûts de fonctionnement et de transport), et 500 \$ pour les mesures nécessaires pour faire face aux infractions présumées (y compris les avertissements). Le total des coûts pour chaque année d’activités suivante est évalué à environ 10 000 \$. Le total des coûts de l’application de la loi sur la période d’analyse de 10 ans est évalué à 109 000 \$ (non actualisés). En ce qui concerne le Plectrophane à ventre noir, des mesures d’application de la loi sont déjà en place en raison de son statut actuel d’espèce menacée. L’escargot galuchat se trouve sur des terres gérées par Parcs Canada et c’est pourquoi il bénéficie déjà des mesures d’application de la loi de Parcs Canada.

Demandes de permis

Des permis seraient nécessaires pour les activités qui seraient autrement interdites par la LEP. L’analyse utilise les données relatives aux permis précédemment demandés pour formuler des hypothèses sur le nombre de demandes de permis potentielles. Bien qu’aucune conclusion ne puisse être rendue quant à la possibilité de délivrer un permis avant la présentation et l’examen d’une demande, cette analyse tient compte des répercussions potentielles sur les coûts de main-d’œuvre de la demande et de l’examen de permis en raison du projet de décret. On présume que les demandeurs ne devraient demander les permis nécessaires qu’une seule fois au cours de la période d’analyse de 10 ans.

Plus précisément, on présume qu’il pourrait y avoir une demande de permis par propriété fédérale ou par réserve de Première Nation où les espèces sont présentes, et une demande de permis supplémentaire pour un lieu géré par Parcs Canada. En ce qui concerne les propriétés qui nécessitent déjà un permis au titre d’une autre loi fédérale pour la réalisation d’une activité (par exemple parc national

the permit SARA compliant in accordance with Section 74 of SARA, 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). The average costs related to permit applications under SARA Sections 73 and 74 are presented in tables 2a (for applicants) and 2b (for the Department or Parks Canada).

Table 2a: Average applicant cost associated with the administrative burden of applying for a SARA permit

Type of permit application	Cost per permit application*	Number of applications
New SARA permit application under Section 73	\$3,300	4
SARA permit application for research purposes or beneficial activities on Parks Canada-administered lands under Section 74 — SARA compliant increment	\$400	1
SARA permit application for incidental activities by the Parks Canada Agency on Parks Canada-administered land under Section 74 — SARA compliant increment	\$800	1

* While there are no fees to obtain a SARA permit, there are opportunity costs associated with the administrative burden of having to apply for a permit. Estimates have been rounded.

Table 2b: Average cost of SARA permit applications review by ECCC or PCA

Type of permit application	Cost per permit application*	Number of applications
New permit review	\$4,200	4
SARA compliant increment permit review	\$1000	2

* While there are no fees to obtain a SARA permit, there are labour costs to Government to review and process permit applications. Estimates have been rounded.

As noted, two species in the proposed Order occur on two non-reserve federal lands: (1) the Reversed Haploa Moth occurs on Camp Ipperwash, a property administered by

et réserve nationale de faune), la modification du permis pour le rendre conforme à l'article 74 de la LEP entraînerait des coûts, mais exigerait environ quatre fois moins de temps que la présentation d'une nouvelle demande de permis (ou environ sept heures pour le demandeur). Les coûts moyens liés aux demandes de permis en vertu des articles 73 et 74 de la LEP sont présentés dans les tableaux 2a (pour les demandeurs) et 2b (pour le Ministère ou Parcs Canada).

Tableau 2a : Coûts moyens du fardeau administratif lié à la présentation d'une demande de permis en vertu de la LEP pour les demandeurs.

Type de demande de permis	Coûts par demande de permis*	Nombre de demandes
Nouvelle demande de permis en vertu de l'article 73 de la LEP	3 300 \$	4
Demande de permis en vertu de l'article 74 LEP à des fins de recherches ou d'activités qui profitent à des espèces sur des terres gérées par Parcs Canada — modification requise pour rendre le permis conforme à la LEP	400 \$	1
Demande de permis en vertu de l'article 74 de la LEP pour des activités de l'Agence Parcs Canada qui ne touchent des espèces que de façon incidente sur des terres gérées par Parcs Canada — modification requise pour rendre le permis conforme à la LEP	800 \$	1

* Bien qu'il n'y ait pas de frais pour obtenir un permis en vertu de la LEP, des coûts de substitution découlent du fardeau administratif lié à la présentation d'une demande de permis. Les estimations ont été arrondies.

Tableau 2b : Coûts moyens de l'examen des demandes de permis en vertu de la LEP par ECCC ou l'APC.

Type de demande de permis	Coûts par demande de permis*	Nombre de demandes
Examen d'un nouveau permis	4 200 \$	4
Examen d'une modification de permis aux fins de conformité avec la LEP	1000 \$	2

* Bien qu'il n'y ait pas de frais pour obtenir un permis en vertu de la LEP, le gouvernement doit assumer des coûts de la main-d'œuvre pour l'examen et le traitement des demandes de permis. Les estimations ont été arrondies.

Comme mentionné, deux espèces visées par le projet de décret se trouvent sur le territoire domaniale hors réserves : (1) l'haploa inversé se trouve au camp Ipperwash, une

DND; and (2) the Shagreen occurs on Point Pelee National Park, land administered by Parks Canada. It is assumed that the proposed Order could trigger up to three permit applications for these two properties: one new application from DND, and two SARA compliant increment applications on Point Pelee National Park from researchers as well as from Parks Canada to authorize certain activities or projects within a national park. These permits are estimated to cost \$3,300, \$400 and \$800 to applicants, respectively, for a total of \$4,500 (undiscounted).

One species, the Toothed Globe, could possibly be found in the Chippewas of the Thames First Nation reserve, the Munsee-Delaware Nation reserve and the Oneida Nation of the Thames reserve. Although the latest recorded occurrence in the area dates from 1980, it is assumed that the proposed Order could trigger up to three new permit applications for these three locations in order to remain conservative. Based on historic data, up to two of the three permit applications could come from businesses. The applicant cost for a new permit is estimated to be \$3,300. Therefore, the total incremental costs to Indigenous applicants at these locations could be up to \$9,900 (undiscounted).

The total incremental costs to the Government of Canada⁴⁴ associated with the review of these six potential permit requests, four of which would be new and two of which would be a SARA compliant increment could be up to \$18,800 (undiscounted).

Other costs

- Implications for Impact Assessments

The proposed Order may have implications for projects⁴⁵ required to undergo an impact assessment (IA) by or under an Act of Parliament (hereafter referred to as a federal IA). However, any additional costs generated by the proposed Order are expected to be minimal relative to the total costs of performing a federal IA. Once a species is listed in Schedule 1 of SARA, under any designation, additional requirements specified under Section 79 of SARA are triggered and need to be taken into consideration

⁴⁴ This cost includes additional expenses and labour as well as the costs of updating currently active permits and issuing new ones due to a possible increase in the number of scientific permits requested.

⁴⁵ Under section 79 of SARA, a project means a designated project as defined in section 2 and paragraph 109(b) of the *Canadian Impact Assessment Act, 2019*, 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*.

propriété gérée par le MDN; (2) l'escargot galuchat se trouve dans le parc national de la Pointe-Pelée, des terres gérées par Parcs Canada. On présume que le projet de décret pourrait déclencher jusqu'à trois demandes de permis pour ces deux propriétés : une nouvelle demande de MDN et deux demandes de modification de permis aux fins de conformité avec la LEP concernant le parc national de la Pointe-Pelée de la part de chercheurs ainsi que de Parcs Canada afin d'autoriser certaines activités ou certains projets dans un parc national. Les coûts de ces permis devant être assumés par les demandeurs sont évalués à 3 300 \$, 400 \$ et 800 \$, respectivement, pour un total de 4 500 \$ (non actualisés).

Une espèce, le gobelet dentelé, pourrait se trouver dans la réserve de la Première Nation des Chippewas de la Thames, dans la réserve de la nation Munsee-Delaware et dans la réserve de la nation Oneida de la Thames. Bien que la dernière occurrence répertoriée dans la région date de 1980, on présume que le projet de décret pourrait déclencher jusqu'à trois nouvelles demandes de permis pour ces trois endroits, dans un souci de prudence. Selon des données historiques, jusqu'à deux des trois demandes de permis pourraient provenir d'entreprises. Les coûts que le demandeur doit assumer pour un nouveau permis sont évalués à 3 300 \$. Ainsi, le total des coûts supplémentaires pour les demandeurs autochtones à ces endroits pourrait s'élever à 9 900 \$ (non actualisés).

Le total des coûts supplémentaires que devra assumer le gouvernement du Canada⁴⁴ pour l'examen de ces six demandes de permis potentielles, dont quatre seraient de nouveaux permis et deux seraient des modifications de permis existants pour les rendre conformes à la LEP, pourrait s'élever à 18 800 \$ (non actualisés).

Autres coûts

- Incidences sur les évaluations d'impact

Le projet de décret pourrait avoir des incidences sur les projets⁴⁵ devant faire l'objet d'une évaluation d'impact en vertu d'une loi fédérale (ci-après nommée « EI fédérale »). Toutefois, les coûts supplémentaires découlant du projet de décret devraient être minimes par rapport au total des coûts de l'exécution d'une EI fédérale. Une fois qu'une espèce est inscrite à l'annexe 1 de la LEP, quelle que soit sa désignation, des exigences supplémentaires en vertu de l'article 79 de la LEP s'appliquent et doivent être prises en

⁴⁴ Ces coûts englobent les dépenses et la main-d'œuvre supplémentaires ainsi que les coûts de mise à jour des permis actuellement en vigueur et de délivrance de nouveaux permis en raison d'une augmentation possible du nombre de demandes de permis scientifiques.

⁴⁵ Aux termes de l'article 79 de la LEP, un projet est un projet désigné au sens de l'article 2 ou de l'alinéa 109(b) de la *Loi sur l'évaluation d'impact (2019)* du Canada, un projet au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'évaluation environnementale et socioéconomique au Yukon* ou un développement au sens du paragraphe 111(1) de la *Loi sur la gestion des ressources de la vallée du Mackenzie*.

by government officials undertaking a federal 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 monitor them in a manner consistent with the recovery strategy. However, the Department recommends, in the Tailored Impact Statement Guidelines, that proponents evaluate effects on species already assessed by COSEWIC that may become listed under Schedule 1 of 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. Protecting critical habitat on federal lands is required under SARA and could require regulatory action. If the Minister formed the opinion that critical habitat on non-federal land was not effectively protected or that there was an imminent threat to species, other regulatory action could be taken under SARA. The socio-economic impact of each individual regulatory action would be assessed if this additional protection becomes necessary.

Summary of benefits and costs

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, pest control, pollination, seed dispersion and nutrient cycling benefits, as well as scientific and existence values. Aside from potential permit-related expenses, the proposed Order is not expected to impose incremental costs on Indigenous peoples and stakeholders other than the Government of Canada. The overall costs to the Government of Canada related to this Order are anticipated to be between \$360,000 and \$440,000 over 10 years, and stem from the development or update of recovery strategies, action plans or management plans, permit-related administrative costs, compliance promotion and enforcement activities, as shown in Table 3 below. For all permits, the incremental cost to applicants (i.e. industry, First Nations, other levels of government, researchers and scientists) is estimated to be \$14,000, incurred in the first year, also shown in Table 3.

considération par les représentants du gouvernement qui effectuent une EI fédérale. Ces exigences incluent l'identification de tous les effets néfastes que le projet pourrait avoir sur l'espèce et son habitat essentiel et, si le projet est réalisé, l'assurance que des mesures sont prises afin d'éviter ou d'atténuer ces effets et de les surveiller d'une manière conforme au programme de rétablissement. Toutefois, dans les Lignes directrices adaptées relatives à l'étude d'impact, le Ministère recommande aux promoteurs d'évaluer les effets sur les espèces déjà évaluées par le COSEPAC qui sont susceptibles d'être inscrites à l'annexe 1 de la LEP dans un avenir rapproché, ce qui fait en sorte que ces coûts sont déjà probablement intégrés dans le scénario de base.

- Répercussions potentielles des futurs règlements pris en vertu de la LEP

L'inscription d'une espèce sauvage à la LEP en tant qu'espèce menacée, en voie de disparition ou disparue du pays entraîne une série d'obligations pour le gouvernement, notamment la préparation d'un programme de rétablissement qui comprend la désignation, dans la mesure du possible, de l'habitat nécessaire à la survie ou au rétablissement de l'espèce (habitat essentiel), et différentes obligations concernant la protection de cet habitat essentiel. La protection de l'habitat essentiel sur le territoire domanial est requise aux termes de la LEP et pourrait nécessiter des mesures réglementaires. Si le ministre est d'avis que l'habitat essentiel sur le territoire non domanial n'est pas efficacement protégé ou qu'il existe une menace imminente pour l'espèce, d'autres mesures réglementaires pourraient être prises en vertu de la LEP. L'impact socio-économique de chaque mesure réglementaire serait évalué si cette mesure de protection supplémentaire devenait nécessaire.

Résumé des avantages et des coûts

Le projet de décret devrait entraîner des mesures de protection et des mesures coordonnées à l'appui du rétablissement des espèces inscrites, contribuant ainsi aux avantages qu'elles procurent à la société canadienne. La conservation des espèces est liée à des valeurs socio-économiques et culturelles, à la lutte antiparasitaire, à la pollinisation, à la dispersion des graines et au cycle des éléments nutritifs ainsi qu'aux valeurs scientifiques et d'existence. Outre les dépenses potentielles liées aux permis, le projet de décret ne devrait pas imposer de coûts supplémentaires aux peuples autochtones et aux intervenants autres que le gouvernement du Canada. Les coûts globaux que le gouvernement du Canada assumera pour ce décret devraient être de 360 000 \$ à 440 000 \$ sur 10 ans, et découlent de l'élaboration ou de la mise à jour de programmes de rétablissement, de plans d'action ou de plans de gestion, des coûts administratifs liés aux permis, et des activités de promotion de la conformité et d'application de la loi, comme le montre le tableau 3 ci-dessous. Pour tous les permis, les coûts supplémentaires imposés aux demandeurs (par exemple l'industrie, les Premières Nations, les

autres ordres de gouvernement, les chercheurs et scientifiques) sont évalués à 14 000 \$, au cours de la première année, comme le montre également le tableau 3.

Table 3: Summary of monetized costs incurred by stakeholders and the Government of Canada

Affected stakeholder or First Nation(s)	Description of cost	Monetized cost in present value*
Chippewas of the Thames, Munsee-Delaware and Oneida First Nations	Permit applications by First Nations	\$9,900
Other governmental departments (OGDs) – Department of National Defense, Parks Canada	Permit applications	\$4,500
Total costs to First Nations and Other Government Departments (rounded)		\$14,000
Government of Canada	Permit applications review	\$18,800
Government of Canada	Recovery strategies and action plans development and updates	\$240,000 to \$320,000
Government of Canada	Compliance promotion	\$2,000 to \$3,000
Government of Canada	Enforcement costs	\$95,000
Total costs to Government of Canada (rounded)		\$360,000 to \$440,000

* Estimates have been rounded.

Small business lens

Analysis has determined that two out of the three permit applicants on the three First Nation reserves where the Toothed Globe could be found may be small businesses. It is expected that these businesses would incur \$3,300 in administrative burden each, for a total of \$6,600. Since the Order only addresses the status of the species and not the conservation measures, a flexible option was not possible.

One-for-one rule

The one-for-one rule applies since there is an incremental increase in administrative burden on business, and the proposal is considered burden under the rule. Based on historic data, it is expected that two out of the three

Tableau 3 : Résumé des coûts monétaires pour les intervenants et le gouvernement du Canada.

Intervenants ou Premières Nations concernés	Description des coûts	Coûts monétaires en valeur actuelle*
Première Nation des Chippewas de la Thames, Première Nation Munsee-Delaware et Première Nation Oneida	Demandes de permis présentées par des Premières Nations	9 900 \$
Autres ministères – ministère de la Défense nationale, Parcs Canada	Demandes de permis	4 500 \$
Total des coûts pour les Premières Nations et les autres ministères (arrondi)		14 000 \$
Gouvernement du Canada	Examen des demandes de permis	18 800 \$
Gouvernement du Canada	Élaboration et mise à jour de programmes de rétablissement et de plans d'action	De 240 000 \$ à 320 000 \$
Gouvernement du Canada	Promotion de la conformité	De 2 000 \$ à 3 000 \$
Gouvernement du Canada	Coûts de l'application de la loi	95 000 \$
Total des coûts pour le gouvernement du Canada (arrondi)		De 360 000 \$ à 440 000 \$

* Les estimations ont été arrondies.

Lentille des petites entreprises

L'analyse a permis de déterminer que deux des trois demandeurs de permis dans les trois réserves des Premières Nations où le gobelet dentelé a le potentiel de se retrouver pourraient être des petites entreprises. Chacune de ces petites entreprises pourrait subir des frais de 3 300 \$ en fardeau administratif, pour un total de 6 600 \$. Étant donné que le décret ne traite que du statut de l'espèce et non des mesures de conservation, il était impossible d'intégrer une option flexible.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique étant donné le fardeau administratif supplémentaire que les entreprises encourrent, et la proposition est considérée comme un fardeau en vertu de la règle. Selon des données historiques,

permit applicants on First Nation reserves where the Toothed Globe could be found may be small businesses. It is assumed that each of these businesses would apply for one permit and could each incur \$2,554 in administrative burden, for a total of \$5,108. These are the same costs as identified in the small business lens, but displayed in 2012 constant dollars. No regulatory titles are repealed or introduced.

Regulatory cooperation and alignment

The federal government plays a leadership role as federal regulator in the designation of species at risk in Canada. However, the protection of wildlife species is a responsibility shared between the federal, provincial and territorial levels of government. The provincial and territorial governments have indicated their commitment to protecting and recovering species at risk through their endorsement of the *Accord for the Protection of Species at Risk* in 1996.

Some of the species under consideration are currently designated as vulnerable under certain provincial legislation, as indicated in Table 6 below, and the proposed Order would complement this existing protection.

deux des trois demandeurs de permis dans les réserves des Premières Nations où le globelet dentelé a le potentiel de se retrouver pourraient être des petites entreprises. Si ces entreprises demandaient un permis, elles pourraient engager des frais administratifs de 2 554 \$ chacune, pour un total de 5 108 \$. Il s'agit des mêmes coûts que ceux identifiés dans la lentille des petites entreprises, mais présentés en dollars constants de 2012. Aucun titre réglementaire n'est abrogé ou introduit.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

En tant que responsable de la réglementation, le gouvernement fédéral joue un rôle de premier plan 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 indiqué leur engagement à protéger et à rétablir les espèces en péril en signant l'*Accord pour la protection des espèces en péril* en 1996.

Certaines des espèces à l'étude sont actuellement désignées vulnérables dans certaines lois provinciales, comme l'indique le tableau 4 ci-dessous, et le projet de décret viendrait compléter cette protection existante.

Table 4: Existing provincial designations of species included in the proposed *Order Amending Schedule 1 of the Species at Risk Act (Chestnut-collared Longspur and Nine Other Species)*

Common species name	Range	Proposed Amendment to Schedule 1 of SARA	Provincial legislation and designation
Shagreen	Ontario (ON)	Endangered	ON – <i>Endangered Species Act, 2007</i> – Designated “Endangered”
Toothed Globe	Ontario (ON)	Endangered	ON – <i>Endangered Species Act, 2007</i> – Designated “Endangered”
Reversed Haploa Moth	Ontario (ON)	Endangered	ON – <i>Endangered Species Act, 2007</i> – Designated “Threatened”
Gillman’s Goldenrod	Ontario (ON)	Endangered	ON – <i>Endangered Species Act, 2007</i> – Designated “Endangered”
Slender Yoke-moss	British Columbia (BC)	Endangered	None
Carolina Mantleslug	Ontario (ON)	Threatened	ON – <i>Endangered Species Act, 2007</i> – Designated “Threatened”
Plains Hog-nosed Snake	Alberta (AB) Saskatchewan (SK) Manitoba (MB)	Special concern	MB – <i>Endangered Species and Ecosystems Act</i> – Designated “Threatened” Some protections under: <ul style="list-style-type: none"> • AB – Wildlife Act • AB – Provincial Parks Act • SK – Parks Act • SK – The Wildlife Act, 1998 • MB – Wildlife Act • MB – Provincial Park Act
Manitoba Oakworm Moth	Manitoba (MB)	Special Concern	None

Common species name	Range	Proposed Amendment to Schedule 1 of SARA	Provincial legislation and designation
Puvirnituk Mountain Draba	Quebec (QC)	Special concern	None currently; recommended to be listed as "Threatened" (see QC – <i>Act respecting threatened or vulnerable species</i> ; Regulation: <i>List of plant and wildlife species which are likely to be designated as threatened or vulnerable</i>)
Chestnut-collared Longspur	Alberta (AB) Saskatchewan (SK) Manitoba (MB)	From Threatened to Endangered	MB – <i>Endangered Species and Ecosystems Act</i> – Designated "Endangered" Some protections under: <ul style="list-style-type: none"> • AB – Wildlife Act • SK – The Wildlife Act, 1998

Tableau 4 : Désignations provinciales actuelles des espèces incluses dans le projet de *Décret modifiant l'annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril (Plectrophane à ventre noir et neuf autres espèces)*.

Nom commun de l'espèce	Aire de répartition	Modifications proposées à l'annexe 1 de la LEP	Lois et désignations provinciales
Escargot galuchat	Ontario (Ont.)	En voie de disparition	Ont. – <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i> – désignée « en voie de disparition »
Gobelet dentelé	Ontario (Ont.)	En voie de disparition	Ont. – <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i> – désignée « en voie de disparition »
Haploa inversé	Ontario (Ont.)	En voie de disparition	Ont. – <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i> – désignée « menacée »
Verge d'or de Gillman	Ontario (Ont.)	En voie de disparition	Ont. – <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i> – désignée « en voie de disparition »
Houpe gracile	Colombie-Britannique (C.-B.)	En voie de disparition	Aucune
Limace à manteau de la Caroline	Ontario (Ont.)	Menacée	Ont. – <i>Loi de 2007 sur les espèces en voie de disparition</i> – désignée « menacée »
Couleuvre à groin des plaines	Alberta (Alb.) Saskatchewan (Sask.) Manitoba (Man.)	Préoccupante	Man. – <i>Loi sur les espèces et les écosystèmes en voie de disparition</i> – désignée « menacée » Certaines mesures de protection au titre de ce qui suit : <ul style="list-style-type: none"> • Alb. – Wildlife Act • Alb. – Provincial Parks Act • Sask. – Parks Act • Sask. – Loi de 1998 sur la faune • Man. – Loi sur la conservation de la faune • Man. – Loi sur les parcs provinciaux
Anisote du Manitoba	Manitoba (Man.)	Préoccupante	Aucune
Drave des monts de Puvirnituk	Québec (Qc)	Préoccupante	Aucune actuellement; recommandation d'inscription en tant qu'espèce « menacée » (voir Qc – <i>Loi sur les espèces menacées ou vulnérables</i> ; règlement : <i>Liste des espèces floristiques et fauniques susceptibles d'être désignées menacées ou vulnérables</i>)

Nom commun de l'espèce	Aire de répartition	Modifications proposées à l'annexe 1 de la LEP	Lois et désignations provinciales
Plectrophane à ventre noir	Alberta (Alb.) Saskatchewan (Sask.) Manitoba (Man.)	Reclassification d'espèce menacée à espèce en voie de disparition	Man. – <i>Loi sur les espèces et les écosystèmes en voie de disparition</i> – désignée « en voie de disparition » Certaines mesures de protection au titre de ce qui suit : <ul style="list-style-type: none"> • Alb. – Wildlife Act • Sask. – Loi de 1998 sur la faune

The Department also works with its federal partners (i.e. Fisheries and Oceans Canada and Parks Canada) to determine the impact of the listing of species.

Strategic environmental assessment

A strategic environmental assessment concluded that the proposed Order would result in important positive environmental effects for the species to be listed, and their respective ecosystems. Specifically, it demonstrated that the protection of these wildlife species at risk contributes to national biodiversity and protects ecosystem productivity, health and resiliency.

The proposed Order would support the 2022-2026 Federal Sustainable Development Strategy (FSDS) Goal 15 to “Protect and recover species, conserve Canadian biodiversity” and would support the Government of Canada’s priority, as stated in the FSDS, of “enhancing the implementation of the *Species at Risk Act*.” Beyond providing specific protections to individuals of a species, the listing of species via the proposed Order is the first step in taking further action to protect habitat as section 58 of SARA prohibits the destruction of a species’ critical habitat (via a critical habitat protection order) if the species is listed as threatened, endangered or extirpated. Therefore, the listing of species could lead to the protection of habitat, a clear intent of FSDS Goal 15. This proposal would, moreover, contribute to the United Nations’ 2030 Agenda Sustainable Development Goal (SDG) 15 “Life on land” which aims to halt biodiversity loss, protect biodiversity and natural habitat by preventing the extinction of threatened species.

By supporting the conservation of biodiversity and maintenance of healthy ecosystems, the proposed Order would indirectly contribute to FSDS Goal 13, to “Take action on climate change and its impacts” (and the associated SDG 13, “Climate Action”). Many ecosystems play a key role in mitigating climate change impacts. Coastal ecosystems contribute to absorbing excess flood water or buffering against coastal erosion or extreme weather events. In addition, forests, peatlands and other habitats are

Le Ministère collabore également avec ses partenaires fédéraux (c’est-à-dire Pêches et Océans Canada et Parcs Canada) pour déterminer l’incidence de l’inscription des espèces.

Évaluation environnementale stratégique

Une évaluation environnementale stratégique a permis de conclure que le projet de décret entraînerait d’importants effets positifs sur l’environnement pour les espèces à inscrire et leurs écosystèmes respectifs. Plus précisément, elle a démontré que la protection de ces espèces sauvages en péril contribue à la biodiversité nationale et protège la productivité, la santé et la résilience des écosystèmes.

Le projet de décret appuierait l’objectif 15, Protéger et rétablir les espèces, conserver la biodiversité canadienne, de la Stratégie fédérale de développement durable (SFDD) de 2022 à 2026 ainsi que la priorité du gouvernement du Canada, énoncée dans la SFDD, qui consiste à améliorer la mise en œuvre de la *Loi sur les espèces en péril*. En plus d’assurer des mesures de protection particulières aux individus d’une espèce, l’inscription des espèces par l’entremise du projet de décret constitue la première étape de la prise de mesures supplémentaires pour protéger l’habitat, car l’article 58 de la LEP interdit la destruction de l’habitat essentiel d’une espèce (par l’entremise d’un décret de protection de l’habitat essentiel) si l’espèce est inscrite comme étant menacée, en voie de disparition ou disparue du pays. Par conséquent, l’inscription des espèces pourrait mener à la protection de leur habitat, une intention claire de l’objectif 15 de la SFDD. Cette proposition contribuerait également à l’objectif de développement durable (ODD) 15, Vie terrestre, du Programme de développement durable à l’horizon 2030 des Nations Unies, qui vise à mettre un terme à la perte de biodiversité, à protéger la biodiversité et l’habitat naturel en empêchant la disparition des espèces menacées.

En favorisant la conservation de la biodiversité et le maintien de la santé des écosystèmes, le projet de décret contribuerait indirectement à l’objectif 13 de la SFDD, Prendre des mesures relatives aux changements climatiques et leurs impacts (et à l’ODD 13, Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques, connexe). De nombreux écosystèmes jouent un rôle clé dans l’atténuation des répercussions des changements climatiques. Les écosystèmes côtiers contribuent à absorber l’excès d’eau des

major stores of carbon. Protecting and supporting conservation of ecosystems may also help limit atmospheric greenhouse gas concentrations.

The proposed Order would also support the recently adopted [Kunming-Montreal Global Biodiversity Framework](#) (December 2022) and the overarching global goal of ensuring “biodiversity is sustainably used and managed and nature’s contributions to people, including ecosystem functions and services, are valued, maintained and enhanced, with those currently in decline being restored.”

Gender-based analysis plus

A gender-based analysis plus (GBA+) was performed for this proposal, looking at whether characteristics such as sex, gender, age, race, sexual orientation, income, education, employment status, language, visible minority status, disability or religion could influence how a person is affected by the proposed Order. The analysis found that, in general, Canadians benefit positively from the protection of species at risk and from maintaining biodiversity.

The region of residence was identified as the main factor determining how a person would be affected by the proposal. The listing of new species to Schedule 1 of SARA or their reclassification as endangered or threatened (from species of 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 Indigenous reserves are part. Certain species included in the listing order that occur on Indigenous lands also have important cultural, ceremonial and socio-economic significance for Indigenous peoples. Therefore, individuals residing on Indigenous reserves are the main group that could be negatively affected by the listing or reclassification of species under Schedule 1 of SARA.

The Department would use compliance promotion activities to make listing information and related materials available to individuals living in rural or remote regions. The Department would also strive to ensure that individuals with limited scientific knowledge or training are aware of the impacts of the proposed Order by providing materials that are easily understandable and written in plain language.

inondations ou à offrir une zone tampon contre l'érosion des côtes ou les phénomènes météorologiques violents. De plus, les forêts, les tourbières et d'autres milieux sont d'importantes réserves de carbone. La protection et l'appui à la conservation des écosystèmes pourraient aussi aider à limiter les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère.

Le projet de décret appuierait également le [Cadre mondial de la biodiversité de Kunming à Montréal](#) récemment adopté (en décembre 2022), dont l'objectif global consiste à s'assurer que « la biodiversité est utilisée et gérée de manière durable et les contributions de la nature aux populations, y compris les fonctions et les services des écosystèmes, sont valorisées, maintenues et renforcées, et celles qui sont en déclin sont restaurées ».

Analyse comparative entre les sexes plus

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a été effectuée pour ce projet afin de déterminer si des caractéristiques comme le sexe, le genre, l'âge, la race, l'orientation sexuelle, le revenu, le niveau de scolarité, la situation d'emploi, la langue, le statut de minorité visible, le handicap ou la religion influencent la façon dont une personne est touchée par le projet de décret. La conclusion de l'analyse est que, d'une manière générale, les Canadiens tirent un bénéfice de la protection des espèces en péril et du maintien de la biodiversité.

La région de résidence a été établie comme le principal facteur déterminant la façon dont une personne serait touchée par le projet. L'inscription de nouvelles espèces à l'annexe 1 de la LEP ou leur reclassification dans la catégorie « espèces en voie de disparition » ou « espèces menacées » (depuis la catégorie « espèces préoccupantes ») entraîne l'application des interdictions générales relatives au fait de tuer un individu d'une espèce protégée, de le capturer ou de lui nuire. Lorsque ces interdictions générales sont appliquées, elles peuvent avoir une incidence disproportionnée sur les peuples autochtones, car elles ne s'appliquent qu'au territoire domanial, dont les réserves autochtones font partie. Certaines des espèces qui sont visées par le décret d'inscription et qui se trouvent sur des terres autochtones ont une grande importance culturelle, cérémonielle et socioéconomique pour les peuples autochtones. Par conséquent, les personnes résidant dans les réserves autochtones constituent le principal groupe qui pourrait être touché négativement par l'inscription ou la reclassification d'espèces à l'annexe 1 de la LEP.

Le Ministère aurait recours à des activités de promotion de la conformité pour mettre à la disposition des personnes vivant dans des régions rurales ou éloignées de l'information sur l'inscription et les documents connexes. Le Ministère veillerait également à s'assurer que les personnes qui ont des connaissances ou une formation scientifiques limitées sont au courant des répercussions du projet de décret en fournissant des documents facilement compréhensibles et écrits en langage clair.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

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

The Department is responsible for compliance promotion, and enforcement of the Order. The Department conducts compliance promotion activities to increase awareness of the protection of listed species. The Department continues to work with all stakeholders and provincial partners to conserve and protect listed species and regularly engages with local habitat stewardship groups to bolster awareness and to help protect the species.

SARA provides for penalties for contraventions to the Act, including fines or imprisonment and seizure and forfeiture of things seized or of the proceeds of their disposition. Agreements on alternative measures may also be used to deal with an alleged offender under certain conditions. SARA also provides for inspections and search and seizure operations by enforcement officers designated under SARA. 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 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.

Under Section 73 of SARA, the competent minister may enter into an agreement or issue a permit authorizing a person to engage in an activity affecting a listed wildlife species, any part of its critical habitat, or the residences of its individuals. Section 74 allows for the competent minister to issue permits under another Act of Parliament (e.g. *Canada National Parks Act*) that would have the same effect as those issued under Section 73. SARA sets out the conditions and factors that the Minister must consider before issuing a permit.

Section 3 of the *Permits Authorizing an Activity Affecting Listed Wildlife Species Regulations* imposes a 90-day service standard on the Government of Canada to issue or refuse permits under Section 73 of SARA. The 90-day timeline may be suspended in certain situations and may not apply in certain circumstances, such as a permit issued under another Act of Parliament. The service

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

Le projet de décret entrerait en vigueur à la date de son enregistrement.

Le Ministère est responsable de la promotion de la conformité et de l'application du décret. Le Ministère mène des activités de promotion de la conformité afin de mieux faire connaître la protection des espèces inscrites. Le Ministère continue de travailler avec tous les intervenants et partenaires provinciaux à la conservation et à la protection des espèces inscrites et discute régulièrement avec des groupes locaux d'intendance de l'habitat pour mieux faire connaître les espèces et contribuer à leur protection.

La LEP prévoit des sanctions en cas d'infraction à la loi, notamment des amendes ou des peines d'emprisonnement ainsi que la saisie et la confiscation de produits ou des revenus liés à leur détention. Des accords sur des mesures de rechange peuvent aussi être conclus avec des contrevenants présumés dans certaines conditions. La LEP prévoit également des inspections et des opérations de fouille et de saisie par les agents d'application de la loi qu'elle désigne. Selon les dispositions de la LEP relatives aux peines, une personne morale reconnue coupable d'une infraction punissable sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire est passible d'une amende maximale de 300 000 \$, alors qu'une personne morale sans but lucratif est passible d'une amende maximale de 50 000 \$ et une personne physique, d'une amende maximale de 50 000 \$ et d'un emprisonnement maximal d'un an, ou de l'une de ces peines. Sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, une personne morale 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 une personne physique, d'une amende maximale de 250 000 \$ et d'un emprisonnement maximal de cinq ans, ou de l'une de ces peines.

En vertu de l'article 73 de la LEP, le ministre compétent peut conclure avec une personne un accord l'autorisant à exercer une activité touchant une espèce sauvage inscrite, tout élément de son habitat essentiel ou la résidence de ses individus, ou lui délivrer un permis à cet effet. L'article 74 permet au ministre compétent de délivrer des permis en application d'une autre loi fédérale (par exemple la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*), lesquels ont le même effet que ceux délivrés au titre de l'article 73. La LEP définit les conditions et les facteurs que le ministre doit prendre en compte avant de délivrer un permis.

L'article 3 du *Règlement sur les permis autorisant une activité touchant une espèce sauvage inscrite* impose au gouvernement du Canada une norme de service de 90 jours pour la délivrance ou le refus de permis au titre de l'article 73 de la LEP. Ce délai de 90 jours peut être suspendu dans certaines situations et ne pas s'appliquer dans certaines circonstances, par exemple dans le cas d'un

standards timelines contribute to consistency, predictability and transparency in the permitting process by providing applicants with clear and measurable service standards. The Department measures its service performance annually and performance information is posted on the [Department's website](#) no later than June 1 for the preceding fiscal year.

Contact

Paula Brand
Director
Species at Risk Act Policy Division
Wildlife Management Directorate
Canadian Wildlife Service
Environment and Climate Change Canada
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: LEPreglementations-SARAregrulations@ec.gc.ca

permis délivré en vertu d'une autre loi fédérale. Les délais prévus dans les normes de service contribuent à la cohérence, à la prévisibilité et à la transparence du processus de délivrance de permis en fournissant aux demandeurs des normes de service claires et mesurables. Le Ministère mesure chaque année le rendement de ses services et les renseignements sur celui-ci sont publiés sur le [site web du Ministère](#) au plus tard le 1^{er} juin pour l'exercice financier précédent.

Personne-ressource

Paula Brand
Directrice
Division des politiques sur la Loi sur les espèces en péril
Direction de la gestion de la faune
Service canadien de la faune
Environnement et Changement climatique Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : LEPreglementations-SARAregrulations@ec.gc.ca

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 (Chestnut-collared Longspur and Nine Other Wildlife Species)* 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. 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 Paula Brand, Director, Species at Risk Act Policy, Canadian Wildlife Service, Department of the Environment, 351 St. Joseph Boulevard, 15th floor, Gatineau, Quebec K1A 0H3 (tel: 1-800-668-6767; email: LEPreglementations-SARAregrulations@ec.gc.ca).

Ottawa, November 24, 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 (Plectrophane à ventre noir et neuf autres espèces sauvages)*, 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 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 Paula Brand, directrice, Politiques de 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) K1A 0H3 (tél. : 1-800-668-6767; courriel : LEPreglementations-SARAregrulations@ec.gc.ca).

Ottawa, le 24 novembre 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 (Chestnut-collared Longspur and Nine Other Wildlife Species)

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 “Birds”:

Longspur, Chestnut-collared (*Calcarius ornatus*)
Plectrophane à ventre noir

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

Globe, Toothed (*Mesodon zaletus*)
Gobelet dentelé

Shagreen (*Inflectarius inflectus*)
Escargot galuchat

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

Moth, Reversed Haploa (*Haploa reversa*)
Haploa inversé

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

Goldenrod, Gillman’s (*Solidago gillmanii*)
Verge d’or de Gillman

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

Yoke-moss, Slender (*Zygodon gracilis*)
Houpe gracile

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

Longspur, Chestnut-collared (*Calcarius ornatus*)
Bruant à ventre noir

Décret modifiant l’annexe 1 de la Loi sur les espèces en péril (Plectrophane à ventre noir et neuf autres espèces sauvages)

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 « Oiseaux », de ce qui suit :

Plectrophane à ventre noir (*Calcarius ornatus*)
Longspur, Chestnut-collared

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

Escargot galuchat (*Inflectarius inflectus*)
Shagreen

Gobelet dentelé (*Mesodon zaletus*)
Globe, Toothed

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

Haploa inversé (*Haploa reversa*)
Moth, Reversed Haploa

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

Verge d’or de Gillman (*Solidago gillmanii*)
Goldenrod, Gillman’s

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

Houpe gracile (*Zygodon gracilis*)
Yoke-moss, Slender

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

Bruant à ventre noir (*Calcarius ornatus*)
Longspur, Chestnut-collared

¹ S.C. 2002, c. 29

¹ L.C. 2002, ch. 29

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

Mantleslug, Carolina (*Philomycus carolinianus*)
Limace à manteau de la Caroline

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

Snake, Plains Hog-nosed (*Heterodon nasicus*)
Couleuvre à groin des plaines

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

Moth, Manitoba Oakworm (*Anisota manitobensis*)
Anisote du Manitoba

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

Draba, Puvirnituk Mountain (*Draba puvirnitukii*)
Drave des monts de Puvirnituk

Coming into Force

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

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

Limace à manteau de la Caroline (*Philomycus carolinianus*)
Mantleslug, Carolina

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

Couleuvre à groin des plaines (*Heterodon nasicus*)
Snake, Plains Hog-nosed

9 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 :

Anisote du Manitoba (*Anisota manitobensis*)
Moth, Manitoba Oakworm

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

Drave des monts de Puvirnituk (*Draba puvirnitukii*)
Draba, Puvirnituk Mountain

Entrée en vigueur

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

Regulations amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, III, IV and VI to VIII – Air Navigation Services)

Statutory authority
Aeronautics Act

Sponsoring department
Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: As part of Transport Canada's (TC) Regulatory Review Initiative, low-risk longstanding and emerging shortcomings have been identified with respect to air navigation services. Failure to address those issues could impact the safe, orderly, and expeditious operation of aircraft within airspace for which Canada is responsible.

Description: The proposed *Regulations amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, III, IV and VI to VIII – Air Navigation Services)* [proposed Regulations] would make 50 amendments to clarify regulatory requirements, facilitate the adoption of innovative technologies, and reinforce pilot responsibilities with respect to certain flight operations.

Rationale: The proposed Regulations would respond to the Government of Canada (the Government) commitment in Budget 2018 to conduct targeted regulatory reviews, with a focus on identifying and addressing regulatory irritants and bottlenecks to innovation, competitiveness, and economic growth. The proposed Regulations would improve consistency in the interpretation of certain regulatory requirements to enhance compliance and facilitate the adoption of innovative technologies for identifying obstacles to safe landing and take-off of aircraft, as well as for transmitting aircraft positions.

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, III, IV et VI à VIII – services de la navigation aérienne)

Fondement législatif
Loi sur l'aéronautique

Ministère responsable
Ministère des Transports

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : Dans le cadre de l'Initiative d'examen de la réglementation de Transports Canada (TC), des lacunes de longue date et émergentes à faible risque ont été ciblées en ce qui concerne les services de navigation aérienne. Ne pas traiter ces enjeux pourrait avoir une incidence sur l'exploitation sûre, ordonnée et efficace des aéronefs dans l'espace aérien dont le Canada est responsable.

Description : Le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, III, IV et VI à VIII – services de navigation aérienne)* proposé (règlement proposé) apporterait 50 modifications pour clarifier les exigences réglementaires, faciliter l'adoption des technologies novatrices et renforcer les responsabilités des pilotes en ce qui concerne certaines opérations de vol.

Justification : Le règlement proposé répondrait à l'engagement du gouvernement du Canada (le gouvernement) dans le budget de 2018 de réaliser des examens réglementaires ciblés en mettant l'accent sur le recensement et la correction des irritants réglementaires et des obstacles à l'innovation, à la concurrence et à la croissance économique. Le règlement proposé rendrait plus cohérente l'interprétation de certaines exigences réglementaires, ce qui augmenterait la conformité et faciliterait l'adoption de technologies novatrices pour repérer les obstacles au décollage et à l'atterrissage sécuritaires des aéronefs, ainsi que pour transmettre la position des aéronefs.

Issues

Several low-risk issues with the *Canadian Aviation Regulations* (CARs) related to air navigation services have been identified through the TC Regulatory Review Initiative (discussed in more detail below). While these issues may not have a substantial impact, failure to address them could negatively affect the safe, orderly, and expeditious operation of aircraft within the airspace for which Canada is responsible. These issues include:

Inefficient, missing, and duplicative definitions:

Existing definitions in the CARs do not clearly identify the specific types of services provided by the different operational units that provide air navigation services. Furthermore, there are cases of multiple definitions for the same terminology in different parts of the CARs. These inconsistencies could lead to misinterpretation of requirements and, therefore, unintended non-compliance.

Perceived ambiguity in regulatory requirements:

Certain existing requirements do not accurately reflect the policy intent of the CARs. This ambiguity could lead to differences in interpretations of the regulatory requirements, thereby affecting compliance and/or enforcement. For example:

- The Personnel Licensing and Training requirements in the CARs do not specify that air traffic controllers shall provide or supervise air traffic control services in international airspace for which Canada is responsible, in accordance with the International Civil Aviation Organization (ICAO). This omission creates inconsistency between the requirements of the Personnel Licensing and Training (Part IV of the CARs) and those respecting the provision of air navigation services (Part VIII of the CARs), which require that air traffic controllers provide or supervise air traffic control services in international airspace for which Canada is responsible. This inconsistency could create confusion for air navigation service providers when identifying which standard to follow for international airspace under Canada's responsibility.
- The CARs currently identify Flight Service Stations as responsible for receiving and processing notifications for issues related to markings or lights required to identify air navigation obstacles. This responsibility should fall instead under the Flight Information Centres because the personnel at those centres receive specific training to conduct such tasks.
- The CARs do not accurately capture the services air traffic controllers provide in different airspace classes (i.e. the space above a country's territory, including bodies of water, where aircraft can operate). Furthermore, the CARs do not indicate the limitations on when and how these services may be provided, which could

Enjeux

Plusieurs enjeux à faible risque concernant le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) liés aux services de navigation aérienne ont été définis dans le cadre de l'Initiative d'examen de la réglementation de TC (ils sont décrits plus en détail ci-après). Même si ces enjeux n'ont pas nécessairement une incidence importante, le fait de ne pas les traiter pourrait avoir une incidence sur l'exploitation sûre, ordonnée et efficace des aéronefs dans l'espace aérien dont le Canada est responsable. Ces enjeux comprennent :

Définitions inefficaces, manquantes et redondantes :

Les définitions existantes du RAC n'indiquent pas clairement les types de service précis fournis par les diverses unités opérationnelles qui offrent des services de navigation aérienne. De plus, il existe des exemples de définitions multiples pour la même terminologie dans les différentes parties du RAC. Ces incohérences pourraient entraîner une mauvaise interprétation des exigences et, par conséquent, une inobservation involontaire.

Ambiguïté perçue relative aux exigences réglementaires :

Certaines exigences réglementaires existantes ne reflètent pas avec précision l'intention de principe du RAC. Cette ambiguïté pourrait entraîner des divergences d'interprétation des exigences réglementaires, ce qui aurait une incidence sur l'observation ou l'application de la loi. Par exemple :

- Les exigences en matière de délivrance des licences et de formation du personnel du RAC ne précisent pas que les contrôleurs de la circulation aérienne doivent fournir ou superviser les services de contrôle de la circulation aérienne dans l'espace aérien international dont le Canada est responsable, comme le prévoit l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Cette omission crée de l'incohérence entre les exigences en matière de délivrance des licences et de formation du personnel (partie IV du RAC) et celles concernant la prestation de services de navigation aérienne (partie VIII du RAC), selon lesquelles les contrôleurs de la circulation aérienne sont tenus de fournir ou de superviser les services de contrôle de la circulation aérienne dans l'espace aérien international dont le Canada est responsable. Cette incohérence pourrait créer de la confusion parmi les fournisseurs de services de navigation aérienne lors de la détermination de la norme à suivre dans l'espace aérien international sous la responsabilité du Canada.
- Le RAC désigne actuellement les stations d'information de vol comme responsables de recevoir et de traiter les avis faisant état de problèmes liés aux balises ou aux feux nécessaires à la détection des obstacles à la navigation aérienne. Cette responsabilité devrait plutôt relever des centres d'information de vol, parce que le personnel de ces centres reçoit une formation précise pour accomplir ces tâches.

lead to unrealistic expectations about the Air Traffic Services (ATS) available to pilots operating in those airspaces. For example, some pilots who follow Visual Flight Rules (VFR) in Class E airspace could incorrectly assume that air traffic controllers will always notify them of proximate aircraft and provide collision avoidance information, advice, or instructions. This misconception could lead such pilots to be less vigilant, thereby increasing the risk of coming close to, or possibly, colliding with, another aircraft. While there have not been any accidents reported due to this issue, not addressing this issue could lead to preventable incidents in the future.

Unnecessarily prescriptive requirements: Certain existing regulatory requirements are unnecessarily prescriptive, which makes the adoption of new/innovative technologies difficult. For example, the existing regulatory requirements regarding obstacle clearance and transmission of position reports are restrictive since they prescribe the use of a particular technology (radar). However, other technologies have emerged that can provide the same service more efficiently, such as Automatic Dependent Surveillance-Broadcast (ADS-B) and Multilateration (MLAT).

Unenforceable recognized best practices: Certain pilot-operating practices that are critical to aviation safety (e.g. pilot responsibilities for the conduct of contact and visual approaches), are not specified in the CARs. Rather, they are outlined in TC's Aeronautical Information Manual and therefore, cannot be enforced.

Insufficient reference to incorporated standard: The CARs only require that Air Traffic Control (ATC) clearances and/or instructions be provided in accordance with the Canadian Domestic Air Traffic Control Separation Standards (Standard 821). However, it is not always clear for air traffic controllers which part of Standard 821 to use in different situations (scenarios) when issuing clearances and/or instructions. Making broad reference to Standard 821 in the CARs does not take into consideration the structure of the standard which has dedicated sections for issuing air traffic control clearances or instructions for different scenarios, such as phase of flight (e.g.

- Le RAC ne permet pas de saisir avec exactitude les services fournis par les contrôleurs de la circulation aérienne dans les différentes classes d'espaces aériens (c'est-à-dire l'espace au-dessus du territoire d'un pays, y compris les plans d'eau, où les aéronefs peuvent être exploités). De plus, le RAC n'indique pas les limites quant au moment et à la façon dont ces services peuvent être fournis, ce qui pourrait entraîner des attentes irréalistes à l'égard des services de la circulation aérienne (ATS) disponibles aux pilotes en vol dans ces espaces aériens. Par exemple, certains pilotes qui suivent les règles de vol à vue (VFR) dans l'espace aérien de classe E pourraient croire à tort que les contrôleurs de la circulation aérienne les informeraient toujours de la présence d'un aéronef à proximité et leur fourniraient les renseignements, les conseils ou les directives d'évitement de collision. Ce malentendu pourrait conduire les pilotes à être moins vigilants, ce qui accroît le risque de se rapprocher d'un autre aéronef ou peut-être d'entrer en collision avec lui. Bien qu'il n'y ait eu aucun accident signalé en ce qui concerne cet enjeu, ne pas le résoudre pourrait entraîner des incidents qui pourraient être évités dans l'avenir.

Exigences prescriptives inutiles : Certaines exigences réglementaires existantes sont inutilement prescriptives, ce qui rend difficile l'adoption de nouvelles technologies ou de technologies novatrices. Par exemple, les exigences réglementaires existantes concernant le franchissement d'obstacles et la transmission de rapports de position sont restrictives, puisqu'elles prescrivent l'utilisation d'une technologie précise (radar). Toutefois, d'autres technologies ont vu le jour, pouvant offrir le même service de manière plus efficace, comme la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) et la multilatération (MLAT).

Pratiques exemplaires reconnues, mais ne pouvant donner lieu à des mesures d'application : Certaines pratiques d'exploitation visant les pilotes qui s'avèrent essentielles à la sécurité aérienne (par exemple les responsabilités des pilotes liées à l'exécution des approches contacts et visuelles) ne sont pas précisées dans le RAC. Elles sont plutôt détaillées dans le Manuel d'information aéronautique de TC et, par conséquent, ne peuvent faire l'objet de mesures d'application.

Référence insuffisante à la norme incorporée : Le RAC exige uniquement que les autorisations ou les directives du *contrôle de la circulation aérienne* (ATC) soient fournies conformément aux Normes d'espacement du contrôle de la circulation aérienne de l'intérieur canadien (norme 821). Toutefois, il n'est pas toujours évident pour les contrôleurs de la circulation aérienne de déterminer quelle partie de la norme 821 appliquer dans différentes situations (différents scénarios) au moment de délivrer des autorisations ou des directives. Le renvoi général à la norme 821 dans le RAC ne tient pas compte de la structure du document, qui comporte des sections consacrées

take-off, landing), type of operation (e.g. fuel dumping, photographic surveys) and class of airspace (e.g. restricted airspace).

Concerns raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR):

In May 2011, the SJCSR identified minor issues with requirements in the CARs related to aviation weather services. These issues include inconsistencies between the English and French versions and unclear regulatory text, which may lead to different interpretations and potential regulatory compliance issues.

Structure of the Air Traffic Services subpart: The structure of this subpart makes it challenging to identify the different types of ATS offered by air navigation service providers and the required personnel training and competencies for those services. Although this information is available in the CARs, it is not organized in a way that is easy for ATS personnel to follow.

Background

The proposed Regulations constitute one of many regulatory packages identified under TC's Aviation Safety Regulatory Review initiative (the Initiative). The Initiative falls under the Civil Aviation component of [TC's Transportation Sector Regulatory Review Roadmap](#) (the Roadmap) and aims to update and modernize the CARs so that they respond to the needs and emerging priorities of the aviation industry. The Roadmap responds to the Government's 2018 commitment to undertake a targeted review of regulatory requirements and practices that are bottlenecks to innovation and growth in the Canadian transportation sector.

In summer 2019, a task team comprised of internal and external subject matter experts reviewed over 70 longstanding and emerging irritants related to air navigation services and developed proposed solutions. The proposed Regulations are the result of the exercise conducted by that task team.

Air navigation services in Canada

In 1996, through the *Civil Air Navigation Services Commercialization Act*, Canada privatized its civil air navigation system by transferring the responsibility for managing its wide expanse of domestic airspace and the North Atlantic oceanic airspace to NAV CANADA. NAV CANADA is the only provider of ATS for non-military aircraft

à la délivrance d'autorisations ou de directives selon différents scénarios, par exemple selon la phase de vol (décollage, atterrissage), le type d'opérations (vidange au sol, levé photographique), la classe de l'espace aérien (espace aérien réglementé).

Préoccupations soulevées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPER) :

En mai 2011, le CMPER a ciblé des enjeux mineurs concernant les exigences du RAC liées aux services de météorologie aéronautique. Ces enjeux comprennent des incohérences entre les versions française et anglaise et le manque de clarté du texte du règlement, ce qui pourrait conduire à des divergences d'interprétation et à de potentiels problèmes d'observation des exigences réglementaires.

Structure de la sous-partie des services de la circulation aérienne : La structure de cette sous-partie rend difficile la détermination des différents types des ATS offerts par les fournisseurs de services de navigation aérienne ainsi que la formation et les compétences requises du personnel pour ces services. Bien que ces renseignements figurent dans le RAC, ils ne sont pas organisés d'une manière qu'il est facile de suivre pour le personnel des ATS.

Contexte

Le règlement proposé constitue l'un des nombreux dossiers réglementaires définis dans le cadre de l'Initiative d'examen de la réglementation sur la sécurité aérienne de TC (l'Initiative). L'Initiative s'inscrit dans la composante Aviation civile de la [Feuille de route de l'Examen de la réglementation du secteur des transports de TC](#) (la Feuille de route) et vise à mettre à jour et à moderniser le RAC pour qu'il réponde aux besoins et aux priorités émergentes de l'industrie de l'aviation. La Feuille de route répond à l'engagement pris par le gouvernement en 2018 d'entreprendre un examen ciblé des exigences et des pratiques réglementaires qui bloquent l'innovation et la croissance dans le secteur des transports au Canada.

À l'été 2019, une équipe de travail composée d'experts en la matière internes et externes ont examiné plus de 70 irritants de longue date et émergeant liés aux services de navigation aérienne et ont proposé des solutions. Le règlement proposé découle de l'exercice effectué par cette équipe de travail.

Services de navigation aérienne au Canada

En 1996, au moyen de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, le Canada a privatisé son système de navigation aérienne civile en transférant la responsabilité de la gestion de son vaste espace aérien intérieur et l'espace aérien océanique de l'Atlantique Nord à NAV CANADA. NAV CANADA est le seul

in Canada. TC retained regulatory control of how NAV CANADA provides its services.

NAV CANADA is responsible for providing air navigation services to assist aircraft take-off from an aerodrome, transit airspace, and with landing safely at a destination aerodrome within Canadian airspace or any other airspace for which Canada has responsibility. These services are provided by different ATS units supported by personnel specially trained for their services. These ATS units include:

- **ATC units:** ATC units provide direction to aircraft on the ground and through a given section of controlled airspace. This direction ensures that each aircraft maintains a minimum amount of space around it to avoid collisions. ATC units can also provide advisory services to aircraft in non-controlled airspace.
- **Flight Information Centres:** these centres provide traffic information, meteorological information, the state of the runway, and other useful information for the safe and efficient conduct of flights.
- **Flight Service Stations:** these stations provide information and services to pilots before, during, and after flights. Unlike ATC units, these stations are not responsible for providing separation between aircraft. They do, however, relay clearances from ATC units which, provide separation between aircraft. The CARs require an ATS Operations certificate issued by the Minister of Transport (the Minister) to operate the Flight Service Stations.

TC oversight

TC uses regulatory and non-regulatory tools to exercise its oversight of air navigation services.

The CARs are a set of rules that govern civil aviation in Canada with a focus on safety. They were established in 1996, replacing the former Air Regulations and Air Navigation Orders. The CARs are organized in ten Parts¹ and include regulatory requirements related to aircraft identification and registration; operation of aerodromes/airports/heliports; personnel licensing and training; airworthiness; general operating and flight rules; commercial air services; air navigation services; remotely piloted aircraft systems; and reduction of greenhouse gas emissions from International Aviation Civil Aviation Organization's (ICAO) Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation set out in Volume IV of Annex 16 to the Convention (CORSIA).

¹ Canadian Aviation Regulations (SOR/96-433)

fournisseur des ATS d'aéronefs non militaires au Canada. TC a conservé le contrôle réglementaire de la manière dont NAV CANADA fournit ses services.

NAV CANADA est responsable de fournir des services de navigation aérienne pour aider au décollage des aéronefs d'un aéroport, à la circulation des aéronefs dans l'espace aérien, et à l'atterrissage en toute sécurité à un aéroport de destination dans l'espace aérien canadien ou tout autre espace aérien dont le Canada est responsable. Ces services sont fournis par différentes unités ATS soutenues par un personnel spécialement formé pour offrir les services. Ces unités ATS comprennent :

- **Unités ATC :** ces unités fournissent des directives aux aéronefs au sol et dans une section donnée de l'espace aérien contrôlé. Ces directives permettent de s'assurer que chaque aéronef conserve un espace minimum autour de lui pour éviter les collisions. Ces unités ATC peuvent également offrir des services de conseil aux aéronefs dans l'espace aérien non contrôlé.
- **Centres d'information de vol :** ces centres fournissent de l'information de circulation, des renseignements météorologiques, des renseignements sur l'état des pistes et d'autres renseignements utiles à l'exécution de vols de manière efficace et sécuritaire.
- **Stations d'information de vol :** ces stations offrent des renseignements et des services aux pilotes avant, pendant et après les vols. Contrairement aux unités ATC, ces stations ne sont pas responsables d'assurer l'espacement entre les aéronefs. Ces stations transmettent toutefois les autorisations des unités ATC qui assurent l'espacement entre les aéronefs. Le RAC exige un certificat d'exploitation des ATS délivré par le ministre des Transports (le ministre) pour exploiter les stations d'information de vol.

Surveillance de TC

TC utilise des outils réglementaires et non réglementaires pour exercer sa surveillance des services de navigation aérienne.

Le RAC est un ensemble de règles qui régit l'aviation civile au Canada en mettant l'accent sur la sécurité. Il a été établi en 1996, remplaçant les anciens règlements de l'Air et ordonnances sur la navigation aérienne. Le RAC est organisé en dix parties¹ et comprend les exigences réglementaires liées à l'identification et à l'immatriculation des aéronefs; à l'exploitation d'aérodromes/aéroports/héliports; aux licences et formation du personnel; à la navigabilité; aux règles générales d'exploitation et de vol; aux services aériens commerciaux; aux services de navigation aérienne; aux systèmes d'aéronefs télépilotes; et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le cadre du programme de compensation et de réduction des émissions de carbone de l'Organisation de l'aviation

¹ Règlement de l'aviation canadien (DORS/96-433)

Most regulatory requirements for providing air navigation services are stated in Part VIII of the CARs and its associated standards (e.g. Standard 821). Other requirements related to ATC services are specified in other sections of the CARs, such as licensing (Part IV) and airspace structure, classification, and use (Part VI). To promote aviation safety, TC also uses non-regulatory tools, such as advisory documents. For example, the TC Aeronautical Information Manual is an advisory document that provides flight crews with useful reference material for aircraft operation in Canadian airspace, including pilot responsibilities for conducting contact and visual approaches. An approach is a series of manoeuvres that a pilot performs to prepare an aircraft for landing. Pilots can be cleared to follow a published instrument procedure, or to follow a contact or visual approach under certain weather conditions, allowing them to manoeuvre visually. Contact approaches may be conducted in worse weather conditions than visual ones. This is because during contact approaches, the air traffic controller remains responsible for all separation from other aircraft. Whereas, for visual approaches, the pilot often assumes responsibility for separation from other aircraft.

Standard 821

The CARs require air traffic controllers to provide ATC services to aircraft operating within controlled Canadian domestic airspace in accordance with Standard 821. Standard 821 contains procedures for air traffic controllers to follow in helping pilots maintain sufficient spacing between aircraft based on several factors. These factors include phase of flight (take-off, en route, and landing), airspace class, aircraft certification, and type of operation being conducted by one of the aircraft (e.g. fuel dumping).

Objective

The objectives of the proposed Regulations are to

- Clarify regulatory requirements and reduce or eliminate ambiguity associated with certain terminology, which would enhance consistency and predictability in operations.
- Facilitate the adoption of new technologies in the aviation sector, such as ADS-B and MLAT, by removing prescriptive requirements, thereby contributing to enhanced efficiency in airspace management.

civile et de l'aviation internationale (OACI) pour l'aviation internationale défini dans le volume IV de l'annexe 16 de la Convention (CORSIA).

La plupart des exigences réglementaires pour la prestation des services de navigation aérienne se trouvent dans la partie VIII du RAC et dans les normes connexes (par exemple la norme 821). D'autres exigences liées aux services d'ATC sont spécifiées dans les autres sections du RAC, comme la délivrance des licences (partie IV) et la structure, la classification et l'utilisation de l'espace aérien (partie VI). Pour promouvoir la sécurité aérienne, TC utilise également des outils non réglementaires, comme les documents consultatifs. Par exemple, le Manuel d'information aéronautique de TC est un document consultatif qui fournit aux équipages de conduite des articles de référence utiles sur l'utilisation des aéronefs dans l'espace aérien canadien, y compris les responsabilités des pilotes liées à l'exécution des approches contacts et visuelles. Une approche désigne une série de manœuvres qu'un pilote exécute pour préparer un aéronef à l'atterrissage. Les pilotes peuvent être autorisés à suivre une procédure publiée de vol aux instruments ou à suivre une approche contact ou visuelle dans certaines conditions météorologiques, leur permettant de manœuvrer visuellement. Les approches contacts peuvent être effectuées dans des conditions météorologiques plus défavorables que les approches visuelles. La raison en est que pendant les approches contacts, le contrôleur de la circulation aérienne est le responsable de tous les espacements des autres aéronefs. Pour les approches visuelles, toutefois, le pilote assume souvent la responsabilité de l'espacement avec les autres aéronefs.

Norme 821

Le RAC exige que les contrôleurs de la circulation aérienne offrent des services d'ATC aux aéronefs circulant dans l'espace aérien intérieur canadien contrôlé conformément à la norme 821. La norme 821 contient des procédures à suivre par les contrôleurs de la circulation aérienne pour aider les pilotes à conserver un espacement suffisant entre les aéronefs en fonction de divers facteurs. Ces facteurs comprennent la phase de vol (décollage, en route et atterrissage), la classe d'espace aérien, la certification des aéronefs et le type d'opération effectuée par les aéronefs (par exemple vidange de carburant).

Objectif

Les objectifs du règlement proposé sont les suivants :

- Clarifier les exigences réglementaires et réduire ou éliminer toute ambiguïté associée à certains termes, ce qui permettrait d'améliorer la prévisibilité et la cohérence des opérations;
- Faciliter l'adoption de nouvelles technologies dans le secteur de l'aviation, comme l'ADS-B et la MLAT, en éliminant les exigences prescriptives, et, par conséquent, contribuer à renforcer l'efficacité de la gestion de l'espace aérien;

- Enhance safety and clarify the procedures at aerodromes during the conduct of a contact or visual approach by formalizing certain pilot responsibilities.
- Address longstanding concerns from the SJCSR related to aviation weather services with the goal of ensuring consistency between the English and French versions and clarifying potentially ambiguous regulatory text.

Description

The proposed Regulations would

- Streamline and update terminology to facilitate interpretation of regulatory requirements.
- Eliminate perceived ambiguities and enhance consistency in the interpretation of regulatory requirements.
- Facilitate the adoption and use of innovative technologies.
- Make certain recognized best practices mandatory.
- Facilitate application of procedures in Standard 821 to provide ATC separation.
- Address concerns raised by the SJCSR.
- Restructure air traffic service provisions.

Streamline and update terminology to facilitate interpretation of regulatory requirements

The following definitions in the CARs would be amended to facilitate the understanding of the services available at different operational units offering air navigation services, as well as their operational requirements:

- **ATC unit.** A concise definition, which focuses on the type of air traffic services provided at an Air Traffic Control unit rather than on the different operational units that provide the service, would be adopted.
- **Air Traffic Advisory Services:** The definition would be amended by replacing “Air Traffic Control unit or Flight Service Station” with “ATS unit” as the source of air traffic advisory services. This would reflect the fact that air traffic advisory services could be provided by any Air Traffic Services unit (ATS unit).
- **ATS:** The definition of ATS would be amended by replacing “advisory services” with “air traffic advisory services”, a more specific term for air navigation.
- **ATS Operations Certificate:** The definition of ATS Operations Certificate would be amended by replacing “Flight Service Station” with “Flight Services unit” (FS unit). This amendment would clarify that all ATS units that provide air traffic advisory services, flight information

- Renforcer la sécurité et clarifier les procédures aux aéroports pendant l'exécution d'une approche contact ou visuelle en intégrant certaines responsabilités des pilotes;
- Répondre à des préoccupations de longue date du CMPEP liées aux services de météorologie aéronautique dans le but d'assurer la cohérence entre les versions française et anglaise et de clarifier le texte du règlement qui pourrait comporter certaines ambiguïtés.

Description

Le règlement proposé remplirait les objectifs suivants :

- Simplifier et mettre à jour les termes pour faciliter l'interprétation des exigences réglementaires;
- Éliminer les ambiguïtés perçues et améliorer la cohérence dans l'interprétation des exigences réglementaires;
- Faciliter l'adoption et l'utilisation des technologies novatrices;
- Rendre obligatoires certaines pratiques exemplaires reconnues;
- Faciliter l'application des procédures dans la norme 821 pour fournir les services d'espacement d'ATC;
- Répondre aux préoccupations soulevées par le CMPEP;
- Restructurer les dispositions des services de la circulation aérienne.

Simplifier et mettre à jour les termes pour faciliter l'interprétation des exigences réglementaires

Les définitions suivantes du RAC seraient modifiées pour faciliter la compréhension des services disponibles dans diverses unités opérationnelles qui offrent des services de navigation aérienne, ainsi que leurs exigences opérationnelles :

- **Unité ATC** – une définition concise, qui porterait sur le type de services de navigation aérienne fournis par une unité de contrôle de la circulation aérienne plutôt que sur les différents types d'unités opérationnelles qui offrent les services, serait adoptée;
- **Services consultatifs de la circulation aérienne** – la définition serait modifiée pour remplacer « par une unité de contrôle de la circulation aérienne ou par une station d'information de vol » par « par une unité ATS » pour désigner l'unité comme le fournisseur des services consultatifs et mettre en évidence le fait que les services consultatifs pourraient être fournis par n'importe quelle unité des services de la circulation aérienne (unité ATS);
- **ATS** – la définition d'ATS serait modifiée pour remplacer « les services consultatifs » par « les services consultatifs de la circulation aérienne », qui est un terme plus précis.

services and emergency assistance services for the safe movement of aircraft require an ATS Operations Certificate. The amended definition would easily accommodate the creation of new types of ATS units.

- **Appropriate Frequency:** The definition would be amended to replace references to “Air Traffic Control unit” and “Flight Service Station” with “ATS unit”. This amendment would clarify that appropriate frequencies can be provided for communication with all ATS units, not only ATC units and Flight Service Stations.
- **Flight Service Station:** The definition of Flight Services Station would be repealed and would now be captured under the concept of a Flight Services unit, defined below.
- **Operational location:** The definition would be amended by removing the word, “operational” before the term “ATS unit”. The word “operational” in the current definition is redundant given that an ATS unit is defined as an operational facility.

The following new definitions would be introduced in the CARs to facilitate the understanding of the services available at different operational units offering air navigation services, as well as their operational requirements:

- **Flight Services unit (FS unit):** FS unit means an ATS unit that provides air traffic advisory services, flight information services and emergency assistance services for the safe movement of aircraft.
- **Air Traffic Services unit (ATS unit):** ATS unit means an operational facility that provides air traffic services related to the movement of aircraft on the maneuvering area of an aerodrome or to the operation of aircraft within airspace and for which an ATS site manual has been approved by the Minister under Subpart 1 of Part VIII of the CARs.

Other new definitions that would be introduced into the CARs include

- **Area Navigation:** a method of navigation that uses ground or space-based navigation that aids to provide a more flexible routing to aircraft. The term Area Navigation is used in different sections of the CARs and associated standards.

- **Certificat d’exploitation des ATS** – la définition serait modifiée pour remplacer « station d’information de vol » par « unité de services de vol » (unité FS). Cette modification permettrait de préciser que toutes les unités ATS qui fournissent des services consultatifs de la circulation aérienne, des services d’information de vol et des services d’urgence en vue d’assurer la sécurité des mouvements des aéronefs doivent détenir un certificat d’exploitation des ATS. La modification permettrait également de créer facilement de nouveaux types d’unités ATS;
- **Fréquence appropriée** – la définition serait modifiée pour remplacer les renvois à « une unité de contrôle de la circulation aérienne » et à « une station d’information de vol » par « une unité ATS ». Cette modification clarifierait le fait qu’une fréquence appropriée peut être assignée pour les communications avec toutes les unités ATS, et pas seulement avec les unités de contrôle de la circulation aérienne et les stations d’information de vol;
- **Stations d’information de vol** – la définition de « station d’information de vol » serait abrogée et la notion serait désormais comprise dans la définition d’« unité de services de vol » figurant ci-dessous;
- **Emplacement opérationnel** – l’adjectif « opérationnelle » serait éliminé de la définition après « unité de contrôle de la circulation aérienne ». L’adjectif « opérationnelle » dans la définition actuelle est redondant, étant donné qu’une unité ATS est définie comme une installation opérationnelle.

Les nouvelles définitions suivantes seraient intégrées au RAC afin de faciliter la compréhension des services disponibles dans les différentes unités opérationnelles qui offrent des services de navigation aérienne, ainsi que leurs exigences opérationnelles :

- **Unité de services de vol (unité FS)** – désigne une unité ATS qui assure des services de la circulation aérienne et des services consultatifs, des services d’information de vol et des services d’urgence afin d’assurer la sécurité des mouvements des aéronefs.
- **Unité des services de la circulation aérienne (unité ATS)** – désigne une installation opérationnelle qui assure les services de la circulation aérienne liés aux mouvements des aéronefs dans les aires de manœuvre d’un aéroport ou l’exploitation de l’aéronef dans un espace aérien donné et pour lequel un manuel de l’emplacement des ATS a été approuvé par le ministre en vertu de la sous-partie 1 de la partie VIII du RAC.

Voici d’autres nouvelles définitions qui pourraient être intégrées au RAC :

- **Navigation de surface** – une méthode de navigation qui utilise la navigation basée au sol ou dans l’espace qui aide à fournir un routage plus souple aux aéronefs. Le terme « navigation de surface » est utilisé dans différentes sections du RAC et normes connexes.

- **Contact and Visual Approaches:** to facilitate the understanding and compliance with new requirements to oblige pilots to assume responsibilities critical for the safe conduct of contact and visual approaches (descent for landing). Contact approach means an approach in which the pilot-in-command of an Instrument Flight Rules (IFR) aircraft proceeds to the destination aerodrome by following visual references on the surface of the earth. Visual approach means an approach in which the pilot-in-command of an IFR aircraft operating in Visual Meteorological Conditions (VMC) proceeds to the destination aerodrome using visual reference to the surface and, as applicable, by maintaining visual separation from, and avoiding the wake turbulence of, a preceding aircraft.

The global navigation satellite systems (GNSS) acronym would be spelled out to facilitate the interpretation of regulatory provisions and associated standards in which the acronym is used.

The French version of the Regulations would be amended by replacing “services de la navigation aérienne” with “services de navigation aérienne” in several provisions, to align with the terminology used in the *Civil Air Navigation Services Commercialization Act*.

As a consequence of introducing a definition for ATS unit, amendments are proposed to several provisions of the CARs where ATS unit is used to replace any references to “Flight Service Stations” and/or “ATC unit”, so as to align with the inclusive definition of ATS unit. The definition for ATS unit includes “Flight Service Stations” and “ATC units”.

Eliminate perceived ambiguities and enhance consistency in the interpretation of requirements

Certain provisions would be amended to clarify

- that air traffic control separation services are to be provided in accordance with Standard 821 within the airspace for which Canada is responsible.
- that personnel at a Flight Services unit has the required expertise and should be the point of contact for addressing any issues related to deterioration of markings or the failure or malfunctioning of a light that is required to identify obstacles to air navigation.
- that only air traffic controllers can issue authorizations to conduct visual approaches, and that the personnel at Flight Service Stations may only relay authorizations to conduct such approaches.

- **Approches visuelles et contacts** – pour faciliter la compréhension des nouvelles exigences et la conformité à ces dernières en vue d’obliger les pilotes à assumer les responsabilités essentielles à l’exécution sécuritaire des approches visuelles et contacts (descente en vue de l’atterrissage). Une approche contact désigne une approche dans laquelle le commandant de bord d’un aéronef exploité selon les règles de vol aux instruments (IFR) se dirige vers l’aérodrome de destination en suivant les références visuelles sur la surface de la Terre. Une approche à vue s’entend d’une approche dans laquelle le commandant de bord d’un aéronef exploité selon les règles IFR et évoluant dans des conditions météorologiques de vol à vue se dirige vers l’aérodrome de destination en utilisant les repères visuels sur la surface et, le cas échéant, en veillant au maintien de l’espacement visuel avec l’aéronef qui le précède et à éviter les turbulences de sillage.

Le sigle du système mondial de navigation par satellite (GNSS) serait donné au long pour favoriser l’interprétation de dispositions réglementaires et de normes associées dans lesquelles l’acronyme est utilisé.

La version française du Règlement serait modifiée en remplaçant « services de la navigation aérienne » par « services de navigation aérienne » dans plusieurs dispositions, afin de s’aligner avec la terminologie utilisée dans la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*.

À la suite de l’introduction d’une définition pour le terme « unité ATS », il est proposé d’apporter des modifications à plusieurs dispositions du RAC dans lesquelles le terme est utilisé pour remplacer tout renvoi à « stations d’information de vol » ou « unité ATC », de façon à être en ligne avec la définition inclusive du terme « unité ATS ». La définition d’unité ATS inclut « stations d’information de vol » et « unité d’ATC ».

Éliminer les ambiguïtés perçues et améliorer la cohérence dans l’interprétation des exigences réglementaires

Certaines dispositions seraient modifiées pour clarifier ce qui suit :

- Les services d’espacement du contrôle de la circulation aérienne doivent être fournis conformément à la norme 821 dans l’espace aérien dont le Canada est responsable.
- Le personnel de l’unité de services de vol doit avoir l’expertise requise et devrait être le point de contact pour traiter tout enjeu lié à la détérioration des balises ou à la panne ou au mauvais fonctionnement d’un feu nécessaires à la détection des obstacles à la navigation aérienne.
- Seuls les contrôleurs de la circulation aérienne peuvent donner l’autorisation pour exécuter des approches

- that air traffic clearances and instructions are provided only within controlled Canadian domestic airspace and at Canadian airports where airport ATC services are being provided.
- the types of ATS provided in different classes of airspace, which should provide greater clarity and certainty to pilots of what to expect from ATS providers in the different classes of airspace.
- that some ATS units provide services to multiple aerodromes from the same operational location.

Facilitate the adoption and use of innovative technologies

Unnecessarily prescriptive requirements may limit the adoption and use of emerging technologies. For example, the use of the terms “radar-vectoring” and “radar-detected” in requirements intended to keep flights safe from obstacles, suggests that only information/data generated by radar technology can be used to meet the intent of those requirements. The use of this type of terminology precludes the use of other technologies, such as ADS-B and MLAT, which are increasingly being used worldwide to generate the same type of data. ADS-B is now the preferred method of surveillance for ATC across the United States. As such, the proposed Regulations would remove those terms thereby allowing the use of other technologies and making the CARs more performance-based.

Make certain recognized best practices mandatory

The proposed Regulations would codify recognized best practices, in the form of pilot responsibilities, that are critical for safety during the conduct of contact and visual approaches. These responsibilities would include ensuring that pilots are operating under the right meteorological conditions before requesting authorization to conduct either of these approaches, and after receiving authorization, complying with any ATC clearances or instructions. These recognized best practices are described in detail in TC Aeronautical Information Manual (RAC 9.6 – CONTACT AND VISUAL APPROACHES). Currently, non-compliance with the best practices in TC Aeronautical Information Manual is not enforceable as these practices are not regulatory requirements and TC has so far relied on the good faith of pilots to assume their responsibilities when requesting authorization to conduct these approaches. TC has assessed that these pilot responsibilities are critical to aviation safety and, therefore, proposes

visuelles. Le personnel des stations d'information de vol ne peut que transmettre les autorisations pour exécuter ces approches.

- Les autorisations et les directives du trafic aérien ne sont fournies que dans l'espace aérien intérieur canadien contrôlé et dans les aéroports canadiens où des services d'ATC des aéroports sont fournis.
- Les types d'ATS dans différentes classes d'espaces aériens, qui devraient fournir aux pilotes plus de précisions et plus de certitude sur ce à quoi on peut s'attendre des fournisseurs des ATS dans les différentes classes d'espaces aériens.
- Certaines unités ATS fournissent des services à plusieurs aéroports à partir d'un même lieu d'exploitation.

Faciliter l'adoption et l'utilisation des technologies novatrices

Des exigences prescriptives inutiles peuvent limiter l'adoption et l'utilisation de technologies émergentes. Par exemple, l'utilisation des termes « vecteur radar » et « détection radar » des exigences qui visent à protéger les vols contre les obstacles indique que seulement les renseignements et les données générées par la technologie radar peuvent servir à répondre à l'intention de ces exigences. L'utilisation de ce type de termes empêche l'utilisation d'autres technologies, comme l'ADS-B et la MLAT, qui sont de plus en plus utilisées partout dans le monde pour générer le même type de données. La technologie ADS-B est maintenant la méthode de surveillance privilégiée d'ATC aux États-Unis. Par conséquent, le règlement proposé éliminerait ces termes et ainsi permettrait d'utiliser d'autres technologies, ce qui rendrait le RAC plus axé sur la performance.

Rendre obligatoires certaines pratiques exemplaires reconnues

Le règlement proposé codifierait les pratiques exemplaires reconnues sous forme des responsabilités des pilotes, qui sont essentielles pour la sécurité pendant l'exécution des approches visuelles et contacts. Ces responsabilités permettraient de s'assurer que les pilotes opèrent dans les bonnes conditions météorologiques avant de demander l'autorisation pour exécuter l'une ou l'autre de ces approches, et après avoir reçu l'autorisation, en respectant les directives et les autorisations d'ATC. Ces pratiques exemplaires reconnues sont décrites plus en détail dans le Manuel d'information aéronautique de TC (RAC 9.6 – APPROCHES CONTACT ET APPROCHES À VUE). Actuellement, la non-conformité des pratiques exemplaires du Manuel d'information aéronautique de TC n'est pas exécutoire, car ces pratiques ne sont pas des exigences réglementaires; TC s'est jusqu'à présent appuyé sur la bonne foi des pilotes pour assurer leurs responsabilités au moment de demander l'autorisation pour

to make them enforceable rules of conduct by adding these requirements to the CARs.

Facilitate application of procedures in Standard 821 to provide ATC separation

The proposed Regulations would provide additional details making it easier for air traffic controllers to use the appropriate sections of Standard 821 when issuing instructions to ensure that aircraft operate at a safe distance from each other and other aviation obstacles (aircraft separation instructions).

Administrative monetary penalties

The existing regulatory requirements pertaining to aircraft separations are currently designated as enforceable via administrative monetary penalties with a maximum amount of \$3,000 for an individual and \$15,000 for a corporation. The proposed Regulations would result in the creation of new sections in the regulations to make it easier for air traffic controllers to identify which requirements they must meet in various scenarios. While each new section would be designated as enforceable via administrative monetary penalties, Transport Canada would not be introducing new administrative monetary penalties as the associated requirements are already covered under the CARs.

Address concerns raised by the SJCSR

Amendments are proposed to

- ensure consistency between the English and French versions of the CARs. More specifically in relation to the requirements respecting the need to obtain the permission of the operator of an aerodrome to assess and report runway visibility;
- remove reference to “a person” in section 804.22 of the CARs. The removal of this reference would clarify that Division III (Runway Visibility) applies broadly to the assessment and reporting of runway visibility, rather than solely to the person who assesses and reports on it; and
- clarify that the establishment of visibility markers and the production of charts (related to the visibility markers) must be done before an airport operator can assess and report runway visibility. This change would clarify the time limit within which the operator of an aerodrome must establish visibility markers and produce visibility marker charts which are required for assessing and reporting runway visibility.

exécuter ces approches. TC estime que ces responsabilités qui incombent aux pilotes sont essentielles à la sécurité de l'aviation et propose par conséquent de faire en sorte qu'elles deviennent des règles de conduite exécutoires en ajoutant ces exigences au RAC.

Faciliter l'application des procédures dans la norme 821 pour fournir un espacement d'ATC

Le règlement proposé donnerait des détails supplémentaires aux contrôleurs de la circulation aérienne et ainsi faciliterait l'utilisation des articles pertinents de la norme 821 au moment de la délivrance des directives pour assurer que les aéronefs se tiennent à une distance sécuritaire les uns des autres et d'autres obstacles aériens (instructions relatives à l'espacement entre les aéronefs).

Sanctions administratives pécuniaires

Les exigences réglementaires existantes relatives à l'espacement des aéronefs sont actuellement désignées comme exécutoires au moyen de sanctions administratives pécuniaires d'un montant maximal de 3 000 \$ pour un particulier et de 15 000 \$ pour une société. Le règlement proposé entraînerait la création de nouveaux articles dans le règlement afin de permettre aux contrôleurs de la circulation aérienne de déterminer plus facilement les exigences auxquelles ils doivent satisfaire dans divers scénarios. Bien que chaque nouvel article soit désigné comme exécutoire par le biais de sanctions administratives pécuniaires, Transports Canada n'introduirait pas de nouvelles sanctions administratives pécuniaires, car les exigences associées sont déjà couvertes par le RAC.

Traiter les préoccupations soulevées par le CMPEP

Des modifications sont proposées pour :

- assurer uniformité des versions française et anglaise du RAC. Plus précisément, en ce qui concerne les exigences relatives à la nécessité d'obtenir la permission de l'exploitant d'un aérodrome pour évaluer la visibilité sur la piste et communiquer les résultats de cette évaluation;
- retirer la référence « à toute personne » de l'article 804.22 du RAC. Le retrait de cette référence permettrait de clarifier que la section III (Visibilité sur la piste) s'applique de manière générale à l'évaluation et à la communication de l'évaluation de la visibilité sur la piste, plutôt uniquement à la personne qui évalue et communique l'évaluation;
- clarifier que l'établissement des balises de visibilité et la production des cartes (liées aux balises de visibilité) doivent être faits avant qu'un exploitant de l'aéroport évalue la visibilité sur la piste ou communique les résultats de cette évaluation. Cette modification clarifierait le délai dans lequel l'exploitant d'un aérodrome doit établir les balises de visibilité et produire les cartes

Restructure air traffic service provisions (Subpart 1 of Part VIII of the CARs – ATS)

This subpart regulates the air traffic services in Canadian domestic airspace and international airspace for which Canada has accepted responsibility. The proposed Regulations aim to address the issues relating to the structure of this subpart, which currently makes it challenging to identify the different types of ATS offered by air navigation service providers and the required personnel training and competencies for those services. The proposed Regulations would reorganize this subpart in favour of a structure that facilitates interpretation and clearly distinguishes ATC separation services from other ATS. The proposed structure would also clarify the required personnel training and competencies for those services.

Regulatory development

Consultation

In spring 2019, TC completed a stakeholder mapping exercise. Given that NAV CANADA is the only provider of ATS for non-military aircraft in Canada, it was identified as the main stakeholder with the most interest and influence in the civil air navigation industry. Midwest-ATC Service Inc. was also identified as a stakeholder, but with limited interest and limited impact. Their limited impact is because they only provide ATC services on a contractual basis to the Canadian Department of National Defence out of the Southport airport in Manitoba.

In summer 2019, a task team comprised of subject matter experts from TC and NAV CANADA was created to review longstanding and emerging irritants related to the provisions of air navigation services.

In August 2021, TC issued a Notice of Proposed Amendments (NPA) through the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) to give other civil aviation industry stakeholders (e.g. pilots, air operators) an opportunity to provide feedback over a 60-day comment period. The CARAC members include approximately 1 100 stakeholders from the industry.

TC received comments from a pilot association, the United States Federal Aviation Authority, and NAV CANADA, and have taken them into consideration.

représentant ces balises qui sont requises pour évaluer la visibilité sur la piste et communiquer les résultats de cette évaluation.

Restructurer les dispositions des services de la circulation aérienne (sous-partie 1 de la partie VIII du RAC – ATS)

Cette sous-partie régleme les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien intérieur canadien et l'espace aérien international dont le Canada a accepté la responsabilité. Le règlement proposé vise à traiter les enjeux concernant la structure de cette sous-partie, ce qui rend actuellement difficile à déterminer les différents types des ATS offerts par les fournisseurs de services de navigation aérienne ainsi que la formation et les compétences requises du personnel pour ces services. Le règlement proposé permettrait de réorganiser cette sous-partie au profit d'une structure qui facilite l'interprétation et distingue clairement les services d'espacement d'ATC d'autres ATS. La structure proposée clarifierait également la formation et les compétences requises du personnel pour ces services.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Au printemps 2019, TC a terminé un exercice de mise en correspondance des intervenants. Étant donné que NAV CANADA est le seul fournisseur des ATS d'aéronefs non militaires au Canada, il a été désigné comme l'intervenant principal ayant le plus d'intérêt et d'influence dans l'industrie de la navigation aérienne civile. Midwest-ATC Service Inc. a été désigné comme un intervenant, mais avec un intérêt et une incidence limitée. Son incidence limitée est due au fait qu'il ne fournit que des services d'ATC sur une base contractuelle au ministère de la Défense nationale du Canada à partir de l'aéroport Southport au Manitoba.

À l'été 2019, une équipe de travail, composée d'experts en la matière de TC et de NAV CANADA, a été mise sur pied afin d'examiner les irritants de longue date et émergeant liés aux dispositions des services de navigation aérienne.

En août 2021, TC a publié un avis de proposition de modification (APM) par l'intermédiaire du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) pour permettre aux autres intervenants de l'industrie de l'aviation civile (par exemple pilotes, exploitants aériens) de formuler des observations pendant une période de 60 jours. Les membres du CCRAC comprennent environ 1 100 intervenants de l'industrie.

TC a reçu les observations d'une association de pilotes, de la Federal Aviation Authority des États-Unis et de NAV CANADA, et les a prises en considération.

The pilot association agreed with the intent of the proposed amendments, but raised questions about the language that would be used in the proposed Regulations. TC confirmed that it intends to mirror the language currently used in the TC Aeronautical Information Manual, and the association was satisfied with this approach. Other suggestions raised during the consultations involved the definitions for ATC unit and Area Navigation. Those suggestions have been taken into consideration in the proposed amendments. For example, the definition of ATC unit would be amended to clarify that the primary mandate of such a unit is to provide air traffic control services. Also, the ICAO definition for Area Navigation would be adopted as it provides the flexibility to accommodate emerging innovative technologies.

In December 2021, TC contacted Midwest-ATC Service Inc. to determine if the organization has any concern or feedback with respect to the proposed amendments. Midwest-ATC Service Inc. acknowledged receipt of the NPA and indicated it did not have any concerns with the proposed amendments.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an analysis was undertaken to determine whether the regulatory proposal is likely to give rise to modern treaty obligations. The assessment examined the geographic scope and subject matter of the regulatory proposal in relation to modern treaties in effect and after examination, no impacts have been identified in respect of the Government's obligations in relation to Indigenous rights protected by section 35 of the *Constitution Act, 1982*, or its modern treaty obligations.

Instrument choice

A careful review by a joint TC and NAV CANADA task team of the issues addressed under this regulatory proposal established that introducing regulatory amendments was the most effective way of resolving them. Given that most of the amendments are intended to (i) facilitate interpretation of existing regulatory requirements; (ii) enhance enforceability of pilot procedures that are considered critical for aviation safety; and (iii) facilitate the adoption of some air navigation services technologies, amending the CARs was deemed to be the most effective way of resolving the identified issues. As such, no non-regulatory options were considered.

L'association de pilotes est d'accord avec l'intention des modifications proposées, mais a soulevé quelques questions quant au langage qui serait utilisé dans le règlement proposé. TC a confirmé qu'il a l'intention de refléter le langage actuellement utilisé dans le Manuel d'information aéronautique de TC, et l'association a été satisfaite de cette approche. D'autres suggestions soulevées au cours des consultations ont porté sur les définitions d'« unité ATC » et de « navigation de surface ». Ces suggestions ont été prises en considération dans les modifications proposées. Par exemple, la définition du terme « unité ATC » serait modifiée pour clarifier le fait que la principale fonction de cette unité est la prestation de services de contrôle de la circulation aérienne. De plus, la définition de l'OACI pour « navigation de surface » serait adoptée, car elle assurerait une certaine souplesse permettant l'adaptation aux technologies novatrices émergentes.

En décembre 2021, TC a communiqué avec Midwest-ATC Service Inc. afin de déterminer si l'organisation a des préoccupations ou des observations en ce qui concerne les modifications proposées. Midwest-ATC Service Inc. a accusé réception de l'APM et a indiqué qu'il n'avait aucune préoccupation à l'égard des modifications proposées.

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*, on a entrepris une analyse visant à déterminer si la proposition réglementaire pourrait donner lieu à des obligations découlant des traités modernes. Cette évaluation a permis d'examiner la portée géographique et le thème de la proposition réglementaire en relation avec les traités modernes en vigueur et de conclure qu'aucune incidence n'a été déterminée à l'égard des obligations du gouvernement en ce qui concerne les droits des Autochtones protégés par l'article 35 de la *Loi constitutionnelle de 1982*, ou les obligations découlant de traités modernes.

Choix de l'instrument

Un examen minutieux, par une équipe de travail commune de TC et de NAV CANADA, des enjeux abordés dans le cadre de cette proposition réglementaire a établi que l'introduction des modifications réglementaires est le moyen le plus efficace de les résoudre. Étant donné que la plupart des modifications visent : (i) à faciliter l'interprétation des exigences réglementaires existantes; (ii) à améliorer l'applicabilité des procédures à suivre pour les pilotes qui s'avèrent essentielles à la sécurité aérienne; (iii) à faciliter l'adoption future de certaines technologies de services de navigation aérienne, la modification du RAC a été jugée comme étant le moyen le plus efficace de résoudre les enjeux relevés. De ce fait, aucune option non réglementaire n'a été prise en considération.

Regulatory analysis

Benefits and costs associated with the proposed Regulations are assessed based on comparing the baseline scenario against the regulatory scenario. The baseline scenario depicts what is likely to happen in the future if the Government does not implement the proposed Regulations. The regulatory scenario provides information on the intended outcomes because of the proposed amendments.

Stakeholder profile

The proposed Regulations would affect two stakeholders: NAV CANADA and Midwest-ATC Service Inc.

NAV CANADA is a privately run, not-for-profit company that owns and operates Canada's civil air navigation system. The organization was identified as the main stakeholder with the most interest and influence in the civil air navigation industry given that the organization is the only provider of ATS for non-military aircraft in Canada.

Midwest-ATC Service Inc. was also identified as a stakeholder, but with limited interest and limited impact given that the organization only provides ATC services on a contractual basis to the Canadian Department of National Defence out of the Southport Airport in Manitoba.

Benefits and costs

The proposed Regulations would clarify the regulatory requirements and avert perceived ambiguity associated with certain terminology, and result in improved aviation safety due to a better understanding of the regulatory requirements governing the provision of ATS and better compliance with these requirements. The proposed Regulations would also integrate certain best practices, in the form of pilot responsibilities, to further strengthen aviation safety during the conduct of contact and visual approaches and would facilitate the adoption of new technology in the aviation sector, such as ADS-B and MLAT, by removing prescriptive requirements restricting the adoption of new technology to enhance efficiency in airspace management. This would particularly enable airline operators to operate more efficiently by planning their fuel usage and carriage, which would reduce their emissions and therefore better protect the environment.

The proposed Regulations are not expected to impose costs on stakeholders. Even though the proposed amendments would require pilots to adopt certain best practices, it is expected that they already follow such practices. While there would be minimal cost to government related

Analyse de la réglementation

Les avantages et les coûts associés au règlement proposé sont évalués en effectuant une comparaison entre le scénario de référence et le scénario réglementaire. Le scénario de référence est une représentation de ce qu'il risque de se produire dans l'avenir si le gouvernement ne met pas en œuvre le règlement proposé. Le scénario réglementaire donne des indications quant aux résultats attendus du règlement proposé.

Profil des intervenants

Le règlement proposé aurait une incidence pour deux intervenants : NAV CANADA et Midwest-ATC Service Inc.

NAV CANADA est une entreprise sans but non lucratif gérée par le secteur privé qui possède et exploite le système de navigation aérienne civile du Canada. L'organisation a été désignée comme l'intervenant principal ayant le plus d'intérêt et d'influence dans l'industrie de la navigation aérienne civile étant donné que l'organisation est le seul fournisseur des ATS d'aéronefs non militaires au Canada.

Midwest-ATC Service Inc. a été désignée comme un intervenant, mais avec un intérêt et une incidence limités étant donné que l'organisation ne fournit que des services d'ATC sur une base contractuelle au ministère de la Défense nationale du Canada à partir de l'aéroport Southport au Manitoba.

Avantages et coûts

Le règlement proposé permettrait de clarifier les exigences réglementaires et d'éviter toute ambiguïté perçue associée à certains termes, et se traduirait par une sécurité aérienne améliorée grâce à une meilleure compréhension des exigences réglementaires régissant la fourniture des ATS et à une meilleure observation de ces exigences. Le règlement proposé intégrerait aussi certaines pratiques exemplaires, sous forme de responsabilités du pilote, afin de renforcer davantage la sécurité de l'aviation pendant l'exécution des approches visuelles et contact. Il faciliterait également l'adoption d'une nouvelle technologie dans le secteur de l'aviation, comme l'ADS-B et la MLAT, en éliminant les exigences prescriptives limitant l'adoption de la nouvelle technologie pour améliorer l'efficacité de la gestion de l'espace aérien. Cela permettrait notamment aux exploitants aériens d'exploiter leurs aéronefs de manière plus efficace en planifiant leur utilisation du carburant et le transport, ce qui réduirait leurs émissions et donc protégerait mieux l'environnement.

Le règlement proposé ne devrait pas entraîner des coûts pour les intervenants bien que le règlement proposé exigerait des pilotes qu'ils adoptent certaines pratiques exemplaires, ce qu'on suppose qu'ils font déjà. Bien qu'il y ait des coûts minimes liés à l'apprentissage de nouvelles

to learning about the new requirements in the proposed Regulations and developing training material, this cost is not included in the analysis because it would occur before the regulations are registered. There would also be no incremental enforcement costs as there is sufficient capacity and resources that TC can draw upon, which does not require incremental resources. There would be no costs incurred in notifying stakeholders of these proposed Regulations as TC considers the publication of the regulations in *Canada Gazette* a sufficient form of communication with the regulated community.

Small business lens

The small business lens does not apply to the proposed Regulations, as there are no associated impacts on businesses.

One-for-one rule

The one-for-one rule does not apply as there is no incremental change in administrative burden on businesses.

Regulatory cooperation and alignment

The proposed Regulations are not related to any commitment under a formal regulatory cooperation forum nor are they intended to address non-alignment with other jurisdictions. However, the proposed Regulations would enhance alignment with requirements in other countries and regions. For example:

- Making the requirements regarding equipment to keep flights safe from obstacles performance-based, would allow Canadian requirements to align with those of other jurisdictions, where other technologies (i.e. ADS-B and MLAT) are increasingly being used. MLAT and ADS-B are increasingly being used worldwide and are already in operation in Canada and the United States. The majority of Canadian commercial aircraft already receive services via MLAT and ADS-B. The ADS-B system is the preferred method of surveillance in the United States. Adopting reference to these aligns the CARs with global regulations.
- While some of the proposed introduction of new definitions or amendments to existing ones align with ICAO definitions (e.g. definition for Area Navigation), others do not. For those that do not, no conflict is anticipated because both Canadian and ICAO definitions portray the same basic concept. While the Canadian terms focus on the type of services being provided, ICAO terms focus on who is providing those services.

exigences du règlement proposé et à la création de documents de formation pour le gouvernement, ces coûts ne sont pas inclus dans l'analyse parce que ces coûts seraient générés avant l'enregistrement du règlement. Il n'y aurait pas non plus d'autres coûts liés à l'application de la loi, car TC dispose d'une capacité et de ressources suffisantes, ce qui n'exige pas de ressources supplémentaires. Il n'y aurait pas des coûts engagés pour aviser les intervenants de ce règlement proposé, car TC estime que la publication du règlement dans la *Gazette du Canada* constitue un moyen de communication suffisant auprès de la collectivité réglementée.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s'applique pas au règlement proposé, car il n'y a pas de frais relativement aux petites entreprises.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s'applique pas, parce que les entreprises n'auraient pas à supporter un plus grand fardeau administratif.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le règlement proposé n'est pas lié à un engagement dans un cadre officiel de coopération en matière de réglementation et ne vise pas à assurer l'harmonisation avec les autres administrations. Toutefois, le règlement proposé renforcerait le rapprochement avec les exigences d'autres pays et régions. Par exemple :

- Le fait de faire reposer sur le rendement les exigences relatives à l'équipement destiné à assurer la sécurité des vols face aux obstacles permettrait de faire concorder les exigences canadiennes avec celles d'autres administrations, où d'autres technologies (c'est-à-dire l'ADS-B et la MLAT) sont de plus en plus utilisées. La MLAT et l'ADS-B sont de plus en plus utilisées dans le monde et sont déjà en service au Canada et aux États-Unis. La majorité des aéronefs commerciaux canadiens reçoivent déjà des services via la MLAT et l'ADS-B. Le système ADS-B est la méthode de surveillance privilégiée aux États-Unis. L'adoption de ces éléments de référence permettra de faire correspondre le RAC à la réglementation mondiale.
- Si certaines des nouvelles définitions proposées ou des modifications apportées aux définitions existantes correspondent aux définitions de l'OACI (par exemple la définition de la navigation de surface), d'autres ne correspondent pas. Pour les définitions qui ne concordent pas, aucun litige n'est anticipé, car les définitions du Canada et de l'OACI décrivent le même concept de base. Alors que les termes canadiens se concentrent sur le type de services fournis, les termes de l'OACI se concentrent sur les personnes qui fournissent ces services.

Strategic environmental assessment

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

Gender-based analysis plus

A gender-based analysis plus (GBA+) assessment was conducted to determine whether the proposed Regulations would have differential impacts based on identity factors such as gender, race, ethnicity, sexuality. The proposed Regulations, which would mostly clarify existing requirements and codify existing practices related to the ongoing provision of air navigation services, are not expected to have differential impacts on the basis of identity factors, such as gender, race, ethnicity, sexuality, religion, age. While women are under-represented in the aviation industry, the proposed Regulations are not expected to create or contribute to any barriers to the participation of women in the industry.

Implementation, compliance and enforcement

The proposed Regulations would address simple and non-controversial issues regarding air navigation service requirements in the CARs. Most of the amendments would clarify existing requirements. Therefore, the proposed Regulations would not require a change in existing implementation and enforcement procedures; however, they are expected to enhance compliance by increasing industry's understanding of what is required to maintain a safe air transportation service.

The introduction of recognized best practices in the form of pilot responsibilities with respect to conducting contact and visual approaches, would not result in proactive verification through routine inspections. Instead, in case of an incident, a reactive approach would be taken to assess whether a pilot's responsibilities are fulfilled with respect to the approach (contact/visual).

Implementation

TC's inspectors are aware of the proposed Regulations and would require minimal training to adapt inspection procedures accordingly. As they would need to be familiarized with the proposed new requirements, their learning activities would be completed before the Regulations are registered.

Stakeholders will be notified of the proposed Regulations through the Canadian Aviation Regulation Advisory Council once the proposed Regulations are published in

Évaluation environnementale stratégique

Une évaluation préliminaire, menée aux termes de la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, a permis de déterminer qu'une évaluation environnementale stratégique n'était pas requise.

Analyse comparative entre les sexes plus

Une analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) a été effectuée afin de déterminer si le règlement proposé aurait des conséquences différentes selon les facteurs d'identité, tels que le sexe, la race, l'ethnicité, l'orientation sexuelle, etc. Le règlement proposé vise principalement à clarifier les exigences actuelles et à codifier les pratiques existantes dans le domaine de la prestation des services de navigation aérienne et ne devrait pas avoir de répercussions différentes selon les facteurs d'identité comme le sexe, la race, l'ethnicité, l'orientation sexuelle, la religion, l'âge, etc. Bien que les femmes soient sous-représentées dans l'industrie de l'aviation, il est très peu probable que le règlement proposé crée ou contribue à créer des obstacles à la participation des femmes dans l'industrie.

Mise en œuvre, conformité et application

Le règlement proposé porte sur des questions simples et non controversées liées aux exigences de service prévues par le RAC. La plupart des modifications visent à apporter des précisions sur les exigences en vigueur. À ce titre, le règlement proposé ne nécessiterait pas de changement aux procédures de mise en œuvre et d'application existantes; elles devraient toutefois améliorer la conformité en aidant l'industrie à mieux comprendre ce qu'il faut faire pour maintenir un service de transport aérien sécuritaire.

L'introduction de pratiques exemplaires reconnues sous forme de responsabilités des pilotes en matière de contacts et d'approches à vue ne donnerait pas lieu à des vérifications proactives au moyen d'inspections de routine. Au lieu de cela, advenant un incident, une approche réactive serait adoptée pour déterminer si le pilote s'est acquitté de ses responsabilités en ce qui concerne l'approche (contact/visuelle).

Mise en œuvre

Les inspecteurs de Transports Canada sont au courant du règlement proposé et sont conscients qu'une formation minimale sera nécessaire pour adapter les procédures d'inspection en conséquence. Comme ils devraient se familiariser avec les nouvelles exigences proposées, les activités d'apprentissage devraient être achevées avant que le Règlement ne soit enregistré.

Les parties concernées seront informées du règlement proposé par l'entremise du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne une fois qu'elles auront

the *Canada Gazette*, Part I, and encouraged to review and provide comments.

TC's intention is that the proposed Regulations would come into force upon publication in the *Canada Gazette*, Part II, which is anticipated in late 2024.

Compliance and enforcement

TC would enforce compliance with the proposed Regulations through the *Aeronautics Act*, which provides two types of enforcement mechanisms, either through the issuance of an administrative monetary penalty (AMP) or through summary conviction. For contraventions of designated provisions under sections 7.6-8.2 of the *Aeronautics Act*, an AMP would be issued. The AMPs would carry a maximum fine of \$5,000 for individuals and \$25,000 for corporations. For contraventions to sections 6.9, 7, or 7.1 of the *Aeronautics Act*, TC would proceed with the suspension or cancellation of a Canadian aviation document, or as applicable, proceeding by way of summary conviction, pursuant to section 7.3 of the *Aeronautics Act*.

TC would conduct its implementation, compliance promotion and enforcement activities with existing resources, within existing departmental reference levels.

Contact

Steve Palisek
Acting Director
Regulatory Affairs (AARK)
Civil Aviation
Safety and Security Group
Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: 613-993-7284
Toll-free: 1-800-305-2059
Email: TC.CARConsultations-RACConsultations.TC@tc.gc.ca
Website: www.tc.gc.ca

été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Elles seront encouragées à examiner les modifications et à formuler des commentaires.

Transports Canada souhaite que le règlement proposé entre en vigueur à la date de sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, laquelle devrait avoir lieu vers la fin de 2024.

Conformité et application

Transports Canada veillera au respect du règlement proposé au moyen de la *Loi sur l'aéronautique*; celle-ci prévoit deux types de mécanismes d'application, soit par l'imposition de sanctions administratives pécuniaires (SAP), soit par une déclaration de culpabilité par procédure sommaire. Pour les contraventions aux dispositions désignées dans les articles 7.6-8.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, des SAP seraient imposées. Les SAP peuvent aller jusqu'à un montant maximal de 5 000 \$ pour les particuliers et de 25 000 \$ pour les personnes morales. Pour les contraventions aux articles 6.9, 7 ou 7.1 de la *Loi sur l'aéronautique*, Transports Canada procéderait à la suspension ou à l'annulation d'un document d'aviation canadien ou, le cas échéant, à une poursuite par voie de déclaration sommaire de culpabilité, conformément à l'article 7.3 de la *Loi sur l'aéronautique*.

Transports Canada effectuera sa mise en œuvre, sa promotion de conformité ainsi que ses activités d'application de la loi en utilisant les ressources actuelles et en respectant les niveaux de référence ministériels en place.

Personne-ressource

Steve Palisek
Directeur par intérim
Affaires réglementaires (AARK)
Aviation civile
Sécurité et sûreté
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : 613-993-7284
Sans frais : 1-800-305-2059
Courriel : TC.CARConsultations-RACConsultations.TC@tc.gc.ca
Site Web : www.tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, III, IV and VI to VIII – Air Navigation Services)* under section 4.9^a of the *Aeronautics Act*^b.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature that is available on the *Canada Gazette* website but if they use email, mail or any other means, the representations should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Steve Palisek, Acting Director, Regulatory Affairs, Civil Aviation, Safety and Security Group, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, Ottawa, Ontario K1A 0N5 (tel.: 613-993-7284 or 1-800-305-2059; email: TC.CARConsultations-RACConsultations.TC@tc.gc.ca).

Ottawa, November 30, 2023

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, III, IV and VI to VIII – Air Navigation Services)

Amendments

1 (1) The definition *flight service station* in subsection 101.01(1) of the *Canadian Aviation Regulations*¹ is repealed.

(2) The definitions *air traffic advisory services*, *ATC unit* or *air traffic control unit*, *ATS* or *air traffic services* and *ATS operations certificate* in subsection 101.01(1) of the Regulations are replaced by the following:

air traffic advisory services means the provision by an ATS unit of aviation safety information, including aviation weather information and serviceability reports in respect of aerodromes and radio navigation aids, but does not include the provision of IFR air traffic control messages; (*services consultatifs de la circulation aérienne*)

^a S.C. 2014, c. 39, s. 144

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

¹ SOR/96-433

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 4.9^a de la *Loi sur l'aéronautique*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, III, IV et VI à VIII – services de la navigation aérienne)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen de l'outil en ligne disponible à cet effet sur le site Web de la *Gazette du Canada*. S'ils choisissent plutôt de présenter leurs observations par courriel, par la poste ou par tout autre moyen, ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à Steve Palisek, Directeur par intérim, Affaires réglementaires, Aviation civile, Groupe de sûreté et de sécurité, Transports Canada, Place de Ville, Tour C, Ottawa (Ontario) K1A 0N5 (tél. : 613-993-7284 ou 1-800-305-2059; courriel : TC.CARConsultations-RACConsultations.TC@tc.gc.ca).

Ottawa, le 30 novembre 2023

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, III, IV et VI à VIII – services de la navigation aérienne)

Modifications

1 (1) La définition de *station d'information de vol*, au paragraphe 101.01(1) du *Règlement de l'aviation canadien*¹, est abrogée.

(2) Les définitions de *ATS* ou *services de la circulation aérienne*, *certificat d'exploitation des ATS*, *services consultatifs de la circulation aérienne* et *unité ATC* ou *unité de contrôle de la circulation aérienne*, au paragraphe 101.01(1) du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

ATS ou *services de la circulation aérienne* S'entend des services de contrôle de la circulation aérienne, des services consultatifs de la circulation aérienne et des services d'information de vol. (*ATS* or *air traffic services*)

^a L.C. 2014, ch. 39, art. 144

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

¹ DORS/96-433

ATC unit or **air traffic control unit** means an ATS unit that provides air traffic control services; (*unité ATC* ou *unité de contrôle de la circulation aérienne*)

ATS or **air traffic services** includes air traffic control services, air traffic advisory services and flight information services; (*ATS* ou *services de la circulation aérienne*)

ATS operations certificate means a certificate issued under Part VIII that authorizes its holder to operate an air traffic control unit or a flight services unit; (*certificat d'exploitation des ATS*)

(3) Paragraph (a) of the definition appropriate frequency in subsection 101.01(1) of the Regulations is replaced by the following:

(a) the radio frequency specified by an ATS unit for use by the pilot-in-command of an aircraft,

(4) Subsection 101.01(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

ATS unit means an operational facility that provides air traffic services related to the movement of aircraft on the manoeuvring area of an aerodrome or to the operation of aircraft within airspace and for which an ATS site manual has been approved by the Minister under Subpart 1 of Part VIII; (*unité ATS*)

contact approach means an approach in which the pilot-in-command of an IFR aircraft proceeds to the destination aerodrome by following visual references on the surface; (*approche contact*)

FS unit or **flight services unit** means an ATS unit that provides air traffic advisory services, flight information services and emergency assistance services for the safe movement of aircraft; (*unité FS* ou *unité des services de vol*)

GNSS means global navigation satellite system; (*GNSS*)

RNAV or **area navigation** means a method of navigation that allows an aircraft to follow a flight path that is within a navigational aid's range or the capabilities of a self-contained navigation system or that is within a combination of these ranges and capabilities; (*RNAV* ou *navigation de surface*)

visual approach means an approach in which the pilot-in-command of an IFR aircraft operating in VMC proceeds

certificat d'exploitation des ATS Certificat délivré en vertu de la partie VIII qui autorise le titulaire à exploiter une unité de contrôle de la circulation aérienne ou une unité des services de vol. (*ATS operations certificate*)

services consultatifs de la circulation aérienne Fourniture par une unité ATS de renseignements concernant la sécurité aérienne, y compris l'information météorologique pour l'aviation et les rapports sur l'état des aérodromes et des aides à la radionavigation. La présente définition ne comprend pas la communication des messages IFR du contrôle de la circulation aérienne. (*air traffic advisory services*)

unité ATC ou **unité de contrôle de la circulation aérienne** Unité ATS qui fournit les services de contrôle de la circulation aérienne. (*ATC unit* or *air traffic control unit*)

(3) L'alinéa a) de la définition de fréquence appropriée, au paragraphe 101.01(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

a) la fréquence radio assignée par une unité ATS devant être utilisée par le commandant de bord d'un aéronef;

(4) Le paragraphe 101.01(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

approche à vue Approche au cours de laquelle le commandant de bord d'un aéronef IFR utilisé en VMC se rend jusqu'à l'aérodrome de destination en utilisant des repères visuels à la surface et, s'il y a lieu, en maintenant l'espacement visuel avec l'aéronef le précédant et en évitant sa turbulence de sillage. (*visual approach*)

approche contact Approche au cours de laquelle le commandant de bord d'un aéronef IFR se rend jusqu'à l'aérodrome de destination en suivant des repères visuels à la surface. (*contact approach*)

GNSS Système mondial de navigation par satellite. (*GNSS*)

RNAV ou **navigation de surface** Méthode de navigation qui permet à un aéronef de suivre une trajectoire de vol à l'intérieur des limites de couverture des aides à la navigation ou des capacités du système de navigation autonome, ou à l'intérieur d'une combinaison de ces limites et capacités. (*RNAV* or *area navigation*)

turbulence de sillage Air turbulent à l'arrière d'un aéronef causé, selon le cas, par :

- a)** les tourbillons d'extrémité d'aile;
- b)** les tourbillons d'extrémité de rotor;

to the destination aerodrome using visual reference to the surface and, as applicable, by maintaining visual separation from, and avoiding the wake turbulence of, a preceding aircraft; (*approche à vue*)

wake turbulence means the turbulent air behind an aircraft caused by any of the following:

- (a) wing-tip vortices;
- (b) rotor-tip vortices;
- (c) jet engine thrust stream;
- (d) rotor downwash;
- (e) prop wash. (*turbulence de sillage*)

2 Subpart 1 of Part VIII of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is replaced by the following:

Column I Designated Provision	Column II Maximum Amount of Penalty (\$)	
	Individual	Corporation
SUBPART 1 – AIR TRAFFIC SERVICES		
Section 801.01	5,000	25,000
Section 801.02	3,000	15,000
Section 801.06	5,000	25,000
Section 801.22	5,000	25,000
Section 801.23	5,000	25,000
Subsection 801.30(1)	5,000	25,000
Subsection 801.30(3)	3,000	15,000
Section 801.40	3,000	15,000
Section 801.41	3,000	15,000
Section 801.42	3,000	15,000
Section 801.43	3,000	15,000
Section 801.44	3,000	15,000
Section 801.45	3,000	15,000
Section 801.46	3,000	15,000
Section 801.47	3,000	15,000
Section 801.48	3,000	15,000
Section 801.49	3,000	15,000
Section 801.50	3,000	15,000
Section 801.51	3,000	15,000

- c) le jet de poussée d’un turboréacteur;
- d) la déflexion vers le bas du rotor;
- e) le souffle de l’hélice. (*wake turbulence*)

unité ATS Installation opérationnelle qui fournit des services de la circulation aérienne relatifs aux mouvements d’aéronefs sur l’aire de manœuvre d’un aéroport ou à l’utilisation d’aéronefs dans un espace aérien et pour laquelle un manuel de l’emplacement des ATS a été approuvé par le ministre en application de la sous-partie 1 de la partie VIII. (*ATS unit*)

unité FS ou **unité des services de vol** Unité ATS qui fournit des services consultatifs de la circulation aérienne, des services d’information de vol et des services de secours d’urgence en vue d’assurer la sécurité des mouvements des aéronefs. (*FS unit* or *flight services unit*)

2 La sous-partie 1 de la partie VIII de l’annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Colonne I Texte désigné	Colonne II Montant maximal de l’amende (\$)	
	Personne physique	Personne morale
SOUS-PARTIE 1 – SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE		
Article 801.01	5 000	25 000
Article 801.02	3 000	15 000
Article 801.06	5 000	25 000
Article 801.22	5 000	25 000
Article 801.23	5 000	25 000
Paragraphe 801.30(1)	5 000	25 000
Paragraphe 801.30(3)	3 000	15 000
Article 801.40	3 000	15 000
Article 801.41	3 000	15 000
Article 801.42	3 000	15 000
Article 801.43	3 000	15 000
Article 801.44	3 000	15 000
Article 801.45	3 000	15 000
Article 801.46	3 000	15 000
Article 801.47	3 000	15 000
Article 801.48	3 000	15 000
Article 801.49	3 000	15 000
Article 801.50	3 000	15 000
Article 801.51	3 000	15 000

3 Paragraph 106.01(f) of the Regulations is replaced by the following:

(f) an ATS operations certificate issued under section 801.08.

4 Paragraph 107.01(2)(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) an ATS operations certificate issued under section 801.08.

5 The portion of section 402.07 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

402.07 The holder of an air traffic controller licence may, in accordance with Part VIII and the personnel licensing standards, provide or supervise air traffic control services to

6 Section 600.01 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

appropriate ATS unit means

(a) with respect to aircraft operations within a control zone or on the movement area of an aerodrome,

(i) the ATC unit identified in the *Canada Air Pilot* or *Canada Flight Supplement* as providing air traffic control services to the aerodrome, or

(ii) if the ATC unit referred to in subparagraph (i) is not in operation, or an ATC unit is not identified, the FS unit identified in the *Canada Air Pilot* or *Canada Flight Supplement* as providing air traffic services to the aerodrome;

(b) with respect to aircraft operations within an MF area or on the movement area of an aerodrome, the FS unit identified in the *Canada Air Pilot* or *Canada Flight Supplement* as providing air traffic services to the aerodrome; and

(c) with respect to any other situation, the ATS unit identified in an aeronautical publication as providing ATS in the airspace concerned; (*unité ATS compétente*)

7 Section 601.28 of the Regulations is replaced by the following:

601.28 A person who has responsibility for or control over an obstacle to air navigation shall report immediately any deterioration of a marking or any failure or

3 L'alinéa 106.01f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) le certificat d'exploitation des ATS délivré en vertu de l'article 801.08.

4 L'alinéa 107.01(2)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) le certificat d'exploitation des ATS délivré en vertu de l'article 801.08.

5 Le passage de l'article 402.07 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

402.07 Le titulaire d'une licence de contrôleur de la circulation aérienne peut, conformément à la partie VIII et aux normes de délivrance des licences du personnel :

6 L'article 600.01 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

unité ATS compétente

a) Dans le cas de l'utilisation d'un aéronef dans une zone de contrôle ou sur une aire de mouvement d'un aéroport :

(i) l'unité ATC indiquée dans le *Canada Air Pilot* ou dans le *Supplément de vol-Canada* comme étant celle qui fournit les services de la circulation aérienne à l'aéroport,

(ii) si l'unité ATC visée au sous-alinéa (i) n'est pas en service ou si aucune unité ATC n'est indiquée, l'unité FS indiquée dans le *Canada Air Pilot* ou dans le *Supplément de vol-Canada* comme étant celle qui fournit les services de la circulation aérienne à l'aéroport;

b) dans le cas de l'utilisation d'un aéronef dans une zone MF ou sur une aire de mouvement d'un aéroport, l'unité FS indiquée dans le *Canada Air Pilot* ou dans le *Supplément de vol-Canada* comme étant celle qui fournit les services de la circulation aérienne à l'aéroport;

c) dans tout autre cas, l'unité ATS indiquée dans une publication aéronautique comme étant celle qui fournit les services de la circulation aérienne pour l'espace aérien visé. (*appropriate ATS unit*)

7 L'article 601.28 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

601.28 La personne qui a la responsabilité ou la garde d'un obstacle à la navigation aérienne signale immédiatement toute détérioration des balises ou toute défaillance

malfunction of a light required under this Division to the appropriate ATS unit.

8 The portion of subsection 602.124(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

602.124 (1) Subject to subsections (2) and (3), the pilot-in-command of an IFR aircraft shall, except when taking off or landing, or when being vectored by an ATC unit, ensure that the aircraft is operated at or above

9 Subsection 602.125(1) of the Regulations is replaced by the following:

602.125 (1) The pilot-in-command of an IFR aircraft shall transmit position reports over compulsory reporting points specified on an IFR chart unless advised by the appropriate ATC unit that the aircraft is an identified aircraft.

10 The Regulations are amended by adding the following after section 602.127:

Contact Approach — Authorization

602.127.1 A pilot-in-command shall not conduct a contact approach unless authorized by the appropriate ATC unit.

Contact Approach — Conditions

602.127.2 (1) Before requesting authorization to conduct a contact approach, the pilot-in-command of an IFR aircraft shall

- (a) ensure that the aircraft is being operated clear of cloud and that flight visibility is not less than one mile;
- (b) have visual contact with the surface of the earth; and
- (c) determine that they are able to proceed to the aerodrome of intended landing while complying with the requirements of paragraphs (a) and (b).

(2) When conducting the contact approach, the pilot-in-command shall

- (a) ensure that the aircraft is operated at or above an altitude of 1,000 feet above the highest obstacle located within a horizontal distance of five nautical miles from the estimated position of the aircraft in flight until the pilot has acquired the required visual reference to land;
- (b) avoid entering any restricted airspace;
- (c) comply with the requirements of paragraphs (1)(a) and (b); and

ou tout mauvais fonctionnement des feux exigés par la présente section à l'unité ATS compétente.

8 Le passage du paragraphe 602.124(1) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

602.124 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le commandant de bord d'un aéronef IFR s'assure, sauf au décollage ou à l'atterrissage ou lorsque l'aéronef est guidé par vecteurs par une unité ATC, que l'aéronef est utilisé :

9 Le paragraphe 602.125(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

602.125 (1) Le commandant de bord d'un aéronef IFR doit transmettre des comptes rendus de position au-dessus des points de compte rendu obligatoires précisés sur une carte IFR, à moins qu'il ne soit informé par l'unité ATC compétente que l'aéronef est un aéronef identifié.

10 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 602.127, de ce qui suit :

Approche contact — autorisation

602.127.1 Sauf autorisation de l'unité ATC compétente, il est interdit au commandant de bord d'effectuer une approche contact.

Approche contact — conditions

602.127.2 (1) Avant de demander l'autorisation d'effectuer une approche contact, le commandant de bord d'un aéronef IFR doit :

- a) s'assurer que l'aéronef est utilisé hors des nuages avec une visibilité en vol d'au moins un mille;
- b) établir la référence visuelle requise avec la surface de la terre;
- c) établir qu'il peut se rendre à l'aérodrome d'atterrissage prévu en se conformant aux exigences des alinéas a) et b).

(2) Lorsqu'il effectue l'approche contact, le commandant de bord doit :

- a) veiller à ce que l'aéronef soit utilisé à une altitude de 1 000 pieds ou plus au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé à une distance, mesurée horizontalement, de cinq milles marins ou moins de la position approximative de l'aéronef en vol jusqu'à ce qu'il ait établi la référence visuelle requise afin d'atterrir;
- b) éviter de pénétrer dans l'espace aérien réglementé;
- c) se conformer aux exigences des alinéas (1)a) et b);

(d) immediately advise the appropriate ATC unit if they are unable to complete the contact approach.

Visual Approach — Authorization

602.127.3 No pilot-in-command shall conduct a visual approach unless authorized by the appropriate ATC unit.

Visual Approach — Conditions

602.127.4 (1) Before requesting authorization to conduct a visual approach, the pilot-in-command of an IFR aircraft shall

- (a)** ensure that they are operating the aircraft in VMC;
- (b)** have visual contact with the aerodrome of intended landing; and
- (c)** determine that they are able to proceed to the aerodrome of intended landing while complying with the requirements of paragraphs (a) and (b).

(2) Before accepting authorization to conduct a visual approach, the pilot-in-command shall

- (a)** ensure that they are operating the aircraft in VMC;
- (b)** have visual contact with the aerodrome of intended landing or with the aircraft from which they must maintain visual separation; and
- (c)** determine that they are able to
 - (i)** proceed to the aerodrome of intended landing in VMC,
 - (ii)** maintain visual separation from, and avoid the wake turbulence of, a preceding aircraft, if instructed to do so, and
 - (iii)** conduct the approach in accordance with any instructions issued with the authorization.

(3) When conducting the visual approach, the pilot-in-command shall

- (a)** ensure that they are operating the aircraft in VMC;
- (b)** avoid any restricted airspace; and
- (c)** immediately advise the appropriate ATC unit if they are unable to complete the visual approach.

11 Section 602.134 of the Regulations is replaced by the following:

602.134 Any person operating an aircraft who wishes to receive air traffic services referred to in section 801.24

d) aviser immédiatement l'unité ATC compétente s'il ne peut effectuer l'approche.

Approche à vue — autorisation

602.127.3 Sauf autorisation de l'unité ATC compétente, il est interdit au commandant de bord d'effectuer une approche à vue.

Approche à vue — conditions

602.127.4 (1) Avant de demander l'autorisation d'effectuer une approche à vue, le commandant de bord d'un aéronef IFR doit :

- a)** veiller à ce que l'aéronef soit utilisé en VMC;
- b)** établir la référence visuelle requise avec l'aérodrome d'atterrissage prévu;
- c)** établir qu'il peut se rendre à l'aérodrome d'atterrissage prévu en se conformant aux exigences des alinéas a) et b).

(2) Avant d'accepter l'autorisation d'effectuer une approche à vue, le commandant de bord doit :

- a)** veiller à ce que l'aéronef soit utilisé en VMC;
- b)** établir la référence visuelle avec l'aérodrome d'atterrissage prévu ou avec l'aéronef avec lequel il doit maintenir l'espacement visuel;
- c)** établir qu'il peut :
 - (i)** se rendre à l'aérodrome d'atterrissage prévu en VMC,
 - (ii)** maintenir l'espacement visuel avec l'aéronef qui le précède et éviter sa turbulence de sillage, si la demande lui en est faite,
 - (iii)** effectuer l'approche conformément aux instructions données avec l'autorisation.

(3) Lorsqu'il effectue l'approche à vue, le commandant de bord doit :

- a)** veiller à ce que l'aéronef soit utilisé en VMC;
- b)** éviter de pénétrer dans l'espace aérien réglementé;
- c)** aviser immédiatement l'unité ATC compétente s'il ne peut effectuer l'approche.

11 L'article 602.134 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

602.134 La personne qui utilise un aéronef et qui veut obtenir, en français ou en anglais, les services de la

in English or French shall make their request known to the appropriate ATS unit by means of an initial radiocommunication in English or French, as appropriate.

12 Paragraph 705.46(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) in the case of an IFR flight, the pilot-in-command establishes visual contact with the intended aerodrome of landing and receives an authorization from the appropriate ATC unit to conduct a visual approach or such an authorization is relayed to the pilot by an FS unit.

13 (1) The definition *air traffic services* or *ATS* in subsection 800.01(1) of the Regulations is repealed.

(2) The definition *operational location* in subsection 800.01(1) of the Regulations is replaced by the following:

operational location means the physical location of an ATS unit. (*emplacement opérationnel*)

(3) Subsection 800.01(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

altitude reservation means an airspace of defined dimensions within controlled airspace reserved for the use of a civil or military agency during a specified period and whose location within the controlled airspace is fixed or moves in relation to the aircraft that operate within it. (*réservation d'altitude*)

conflict resolution means an air traffic control service provided to avoid potential conflicts between identified aircraft that are in communication with an air traffic controller. (*résolution de conflits*)

CVFR aircraft means an aircraft operating in controlled VFR flight. (*aéronef CVFR*)

identified aircraft means an aircraft whose position as indicated on a situation display is confirmed by an air traffic controller. (*aéronef identifié*)

Standard 821 means the *Canadian Domestic Air Traffic Control Separation Standards*, published by the Department of Transport. (*norme 821*)

circulation aérienne visés à l'article 801.24 doit l'indiquer à l'unité ATS compétente au cours d'une première radiocommunication effectuée en français ou en anglais, selon le cas.

12 L'alinéa 705.46b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) dans le cas d'un vol IFR, le commandant de bord établit la référence visuelle requise avec l'aérodrome d'atterrissage prévu et reçoit l'autorisation de l'unité ATC compétente d'effectuer une approche à vue a été reçue par le commandant de bord ou une telle autorisation retransmise par une unité FS.

13 (1) La définition de *services de la circulation aérienne* ou *ATS*, au paragraphe 800.01(1) du même règlement, est abrogée.

(2) La définition de *emplacement opérationnel*, au paragraphe 800.01(1) du même règlement, est remplacée par ce qui suit :

emplacement opérationnel L'emplacement physique d'une unité ATS. (*operational location*)

(3) Le paragraphe 800.01(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

aéronef CVFR Aéronef qui effectue un vol VFR contrôlé. (*CVFR aircraft*)

aéronef identifié Aéronef dont la position indiquée sur un affichage de situation est confirmée par un contrôleur de la circulation aérienne. (*identified aircraft*)

norme 821 La norme 821 — *Normes d'espacement du contrôle de la circulation aérienne de l'intérieur canadien*, publiée par le ministère des Transports. (*Standard 821*)

réservation d'altitude Espace aérien de dimensions définies, à l'intérieur d'un espace aérien contrôlé, qui est réservé à l'usage d'un organisme civil ou militaire pendant une période déterminée et qui est fixe ou se déplace dans l'espace aérien contrôlé par rapport à l'aéronef qui y est utilisé. (*altitude reservation*)

résolution de conflits Services de contrôle de la circulation aérienne visant à éviter tout conflit potentiel entre des aéronefs identifiés qui sont en communication avec le contrôleur de la circulation aérienne. (*conflict resolution*)

14 Subpart 1 of Part VIII of the Regulations is replaced by the following:

Subpart 1 — Air Traffic Services

Division I — Prohibitions

Alcohol or Drugs — Air Traffic Controllers and Flight Service Specialists

801.01 No person shall act as an air traffic controller or a flight service specialist

- (a) within 12 hours after consuming an alcoholic beverage;
- (b) while under the influence of alcohol; or
- (c) while under the influence of any drug or other substance that impairs the person's faculties to the extent that aviation safety is affected.

Air Traffic Control Clearances or Air Traffic Control Instructions

801.02 No air traffic controller is to issue an air traffic control clearance or air traffic control instruction except in accordance with

- (a) the standards contained in Chapter 3 of Annex 11 to the Convention, in the case of airspace in respect of which Canada has accepted, by means of a regional air navigation agreement, the responsibility of providing air traffic services; and
- (b) Standard 821, in the case of any other airspace.

[801.03 to 801.05 reserved]

Division II — ATS Operations Certificate

Requirement for ATS Operations Certificate

801.06 No person is to operate an ATS unit unless the person holds and complies with the provisions of an ATS operations certificate that authorizes the person to operate the ATS unit.

Application for ATS Operations Certificate

801.07 An application for an ATS operations certificate shall be submitted to the Minister along with a copy of the

14 La sous-partie 1 de la partie VIII du même règlement est remplacée par ce qui suit :

Sous-partie 1 — Services de la circulation aérienne

Section I — Interdictions

Alcool ou drogues — Contrôleur de la circulation aérienne ou spécialiste de l'information de vol

801.01 Il est interdit à toute personne d'agir en qualité de contrôleur de la circulation aérienne ou de spécialiste de l'information de vol dans les circonstances suivantes :

- a) elle a ingéré une boisson alcoolisée dans les douze heures précédentes;
- b) elle est sous l'effet de l'alcool;
- c) elle est sous l'effet d'une drogue ou de toute autre substance qui affaiblit ses facultés au point où la sécurité aérienne est compromise.

Autorisation du contrôle de la circulation aérienne ou instruction du contrôle de la circulation aérienne

801.02 Il est interdit au contrôleur de la circulation aérienne d'accorder une autorisation du contrôle de la circulation aérienne ou d'émettre des instructions du contrôle de la circulation aérienne, à moins que ce ne soit conformément :

- a) aux normes prévues au chapitre 3 de l'annexe 11 de la Convention, dans le cas de l'espace aérien à l'égard duquel le Canada a accepté, au moyen d'un accord régional de navigation aérienne, la responsabilité de la prestation de services de la circulation aérienne;
- b) à la norme 821, dans le cas de tout autre espace aérien.

[801.03 à 801.05 réservés]

Section II — Certificat d'exploitation des ATS

Exigence relative au certificat d'exploitation des ATS

801.06 Il est interdit d'exploiter une unité ATS à moins d'être titulaire d'un certificat d'exploitation des ATS l'autorisant de le faire et de s'y conformer.

Demande de certificat d'exploitation des ATS

801.07 La demande de certificat d'exploitation des ATS accompagnée du manuel de l'emplacement des ATS

proposed ATS site manual for each operational location to be listed on the certificate.

Issuance of ATS Operations Certificate

801.08 (1) The Minister shall issue an ATS operations certificate to an applicant, authorizing the applicant to operate an ATS unit, if

- (a) the Minister has approved an ATS site manual for the operational location; and
- (b) the applicant demonstrates that
 - (i) it has personnel who are qualified to provide an air traffic service at the operational location of the ATS unit, and
 - (ii) the ATS unit will be operated in a manner that provides for safe aircraft operations.

(2) The Minister shall approve the ATS site manual if it

- (a) accurately describes the operational location of the ATS unit; and
- (b) contains the information required under section 801.10.

Contents of ATS Operations Certificate

801.09 An ATS operations certificate shall contain

- (a) the legal name, trade name and address of the holder of the certificate;
- (b) the number of the certificate;
- (c) the date of issue of the certificate;
- (d) the effective date of certification;
- (e) the types of air traffic services that the holder of the certificate is authorized to provide; and
- (f) a list of the operational locations for which an ATS site manual has been approved by the Minister.

Contents of ATS Site Manual

801.10 (1) An ATS site manual shall set out the types of air traffic services that are provided by the holder of the ATS operations certificate at that operational location.

(2) An ATS site manual shall contain

- (a) a table of contents;

proposé pour chaque emplacement opérationnel qui doit figurer sur le certificat est soumise au ministre.

Délivrance du certificat d'exploitation des ATS

801.08 (1) Le ministre délivre au demandeur un certificat d'exploitation des ATS l'autorisant à exploiter une unité ATS si les conditions suivantes sont respectées :

- a) le manuel de l'emplacement des ATS pour l'emplacement opérationnel a été approuvé par le ministre;
- b) le demandeur démontre ce qui suit :
 - (i) il dispose d'un personnel qualifié pour fournir des services de la circulation aérienne à l'emplacement opérationnel de l'unité ATS,
 - (ii) l'unité ATS sera exploitée de manière que les aéronefs soient utilisés en toute sécurité.

(2) Le ministre approuve le manuel de l'emplacement des ATS si celui-ci est conforme aux exigences suivantes :

- a) il décrit avec exactitude l'emplacement opérationnel de l'unité ATS;
- b) il contient les renseignements exigés par l'article 801.10.

Contenu du certificat d'exploitation des ATS

801.09 Le certificat d'exploitation des ATS contient :

- a) le nom, la dénomination sociale et le nom commercial du titulaire, selon le cas, ainsi que son adresse;
- b) le numéro du certificat;
- c) sa date de délivrance;
- d) sa date d'entrée en vigueur;
- e) les types de services de la circulation aérienne que le titulaire est autorisé à fournir;
- f) une liste des emplacements opérationnels pour lesquels un manuel de l'emplacement des ATS a été approuvé par le ministre.

Contenu du manuel de l'emplacement des ATS

801.10 (1) Le manuel de l'emplacement des ATS énonce les types de services de la circulation aérienne fournis par le titulaire du certificat d'exploitation des ATS à cet emplacement opérationnel.

(2) Le manuel de l'emplacement des ATS contient ce qui suit :

- a) une table des matières;

(b) any information relating to the administration of the ATS unit, including

- (i)** a record of any amendments to the manual,
- (ii)** a list of the holders of copies of the manual,
- (iii)** a description of the procedure for amending the manual,
- (iv)** a description of the organizational structure of the ATS unit management,
- (v)** a statement, signed by the holder of the ATS operations certificate, certifying that the manual is complete and accurate, and
- (vi)** a statement, signed by the Minister, indicating that the Minister has approved the manual;

(c) any information relating to the operation of the ATS unit, including

- (i)** a description of the airspace and its classification,
- (ii)** where applicable, a description of the manoeuvring areas and movement areas of all aerodromes served, and
- (iii)** a description of the system used to ensure that any operational information necessary for operational staff to perform their duties or functions is available on a daily basis;

(d) if air traffic advisory services or flight information services are provided, a description of the procedures for providing those services;

(e) a description of the procedures for providing emergency assistance services;

(f) a copy of any agreements or memoranda of understanding relating to the operation of the ATS unit; and

(g) in the case of an ATS unit that provides services to aerodrome traffic, all information pertaining to all aerodromes served in respect of

- (i)** emergency response measures,
- (ii)** aerodrome safety measures,
- (iii)** access to the movement areas and vehicle control procedures,
- (iv)** apron management plans and apron safety plans, and
- (v)** information services in respect of runway surface friction characteristics.

b) tout renseignement portant sur l'administration de l'unité ATS, y compris :

- (i)** un relevé des modifications qui ont été apportées au manuel,
- (ii)** la liste des personnes qui en détiennent un exemplaire,
- (iii)** un énoncé de la marche à suivre pour y apporter des modifications,
- (iv)** un énoncé de la structure organisationnelle de la gestion de l'unité ATS,
- (v)** une déclaration, signée par le titulaire, attestant que le manuel est complet et que le contenu est exact,
- (vi)** une déclaration, signée par le ministre, indiquant que celui-ci a approuvé le manuel;

c) tout renseignement concernant l'exploitation de l'unité ATS, y compris :

- (i)** une description de l'espace aérien et sa classification,
- (ii)** le cas échéant, une description des aires de manœuvre et des aires de mouvement de tous les aérodromes desservis,
- (iii)** une description du système utilisé pour les renseignements relatifs aux opérations nécessaires au personnel d'exécution dans l'exercice de ses fonctions soient disponibles quotidiennement;

d) dans le cas où des services consultatifs de la circulation aérienne ou des services d'information de vol sont fournis, une description de la marche à suivre pour leur fourniture;

e) une description de la marche à suivre pour la fourniture des services d'urgence;

f) une copie de tout accord ou protocole d'entente concernant l'exploitation de l'unité ATS;

g) dans le cas d'une unité ATS qui fournit des services pour la circulation d'aérodrome, tout renseignement ayant trait aux aérodromes desservis en ce qui concerne :

- (i)** les mesures d'intervention d'urgence,
- (ii)** les mesures de sécurité à l'aérodrome,
- (iii)** l'accès aux aires de mouvement et les procédures de contrôle de véhicules,

[801.11 to 801.20 reserved]

Division III — Provision of Air Traffic Services

Provision of Services in Class A, B, C, D and E Airspace

801.21 (1) The air traffic services provided to aircraft operating in Class A or Class B airspace shall include air traffic control services.

(2) The air traffic services provided to aircraft operating in Class C airspace shall include

- (a)** air traffic control services to IFR aircraft;
- (b)** conflict resolution between IFR aircraft and VFR aircraft;
- (c)** conflict resolution between VFR aircraft, on request;
- (d)** providing traffic information; and
- (e)** air traffic control separation and wake turbulence separation between all aircraft during runway operations.

(3) The air traffic services provided to aircraft operating in Class D airspace shall include

- (a)** air traffic control services to IFR aircraft;
- (b)** conflict resolution between IFR aircraft and VFR aircraft, to the extent that providing the service does not interfere with the ability to provide air traffic control services or emergency assistance services;
- (c)** conflict resolution between VFR aircraft, on request, to the extent that providing the service does not interfere with the ability to provide air traffic control services or emergency assistance services;
- (d)** providing traffic information; and
- (e)** air traffic control separation and wake turbulence separation between all aircraft during runway operations.

(iv) les plans de gestion et de sécurité de l'aire de trafic,

(v) les services d'information sur les caractéristiques de frottement de la surface des pistes.

[801.11 à 801.20 réservés]

Section III — Fourniture de services de la circulation aérienne

Fourniture de services dans l'espace aérien de classe A, B, C, D et E

801.21 (1) Les services de la circulation aérienne fournis aux aéronefs qui sont utilisés dans l'espace aérien de classe A ou B comprennent les services de contrôle de la circulation aérienne.

(2) Les services de la circulation aérienne fournis aux aéronefs qui sont utilisés dans l'espace aérien de classe C comprennent :

- a)** les services de contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs IFR;
- b)** la résolution de conflits entre les aéronefs IFR et les aéronefs VFR;
- c)** la résolution de conflits entre les aéronefs VFR, sur demande;
- d)** l'information sur le trafic;
- e)** l'espacement du contrôle de la circulation aérienne et l'espacement de la turbulence de sillage entre tous les aéronefs qui utilisent les pistes.

(3) Les services de la circulation aérienne fournis aux aéronefs qui sont utilisés dans l'espace aérien de classe D comprennent :

- a)** les services de contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs IFR;
- b)** la résolution de conflits entre les aéronefs IFR et les aéronefs VFR, dans la mesure où la fourniture de ce service ne nuit pas à la capacité d'assurer les services de contrôle de la circulation aérienne ou de fournir des services de secours d'urgence;
- c)** la résolution de conflits entre les aéronefs VFR, sur demande, dans la mesure où la fourniture de ce service ne nuit pas à la capacité d'assurer les services de contrôle de la circulation aérienne ou de fournir des services de secours d'urgence;
- d)** l'information sur le trafic;

(4) The air traffic services provided to aircraft operating in Class E airspace shall include

- (a)** air traffic control services to IFR aircraft; and
- (b)** providing traffic information, to the extent that providing the service does not interfere with the ability to provide air traffic control services or emergency assistance services.

Provision of Air Traffic Services

801.22 No holder of an ATS operations certificate is to provide air traffic services at an operational location unless the location is listed on the ATS operations certificate and, in the case of air traffic control services, the services are provided in accordance with

- (a)** the standards contained in Chapter 3 of Annex 11 to the Convention, in the case of airspace in respect of which Canada has accepted, by means of a regional air navigation agreement, the responsibility of providing air traffic services; and
- (b)** Standard 821, in the case of any other airspace.

Provision of Air Traffic Services in Accordance with ESCAT Plan

801.23 If the holder of an ATS operations certificate is notified by the Minister of National Defence of the implementation of the ESCAT plan, the certificate holder shall ensure that air traffic services are provided to aircraft in accordance with the plan.

Locations Where Air Traffic Services are Available in English and French

801.24 An ATS unit set out in column 1 of the table to this section shall provide the services referred to in column 2, 3 or 4 in the language set out in that column.

e) l'espacement du contrôle de la circulation aérienne et l'espacement de la turbulence de sillage entre tous les aéronefs qui utilisent les pistes.

(4) Les services de la circulation aérienne fournis aux aéronefs qui sont utilisés dans l'espace aérien de classe E comprennent :

- a)** les services de contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs IFR;
- b)** l'information sur le trafic, dans la mesure où la fourniture de ce service ne nuit pas à la capacité d'assurer les services de contrôle de la circulation aérienne ou de fournir des services de secours d'urgence.

Fourniture de services de la circulation aérienne

801.22 Il est interdit au titulaire d'un certificat d'exploitation des ATS de fournir des services de la circulation aérienne à un emplacement opérationnel à moins que l'emplacement ne soit inscrit au certificat d'exploitation des ATS et que, dans le cas des services du contrôle de la circulation aérienne, les services ne soient fournis conformément :

- a)** aux normes prévues au chapitre 3 de l'annexe 11 de la Convention, dans le cas de l'espace aérien à l'égard duquel le Canada a accepté, au moyen d'un accord régional de navigation aérienne, la responsabilité de la prestation de services de la circulation aérienne;
- b)** à la norme 821, dans le cas de tout autre espace aérien.

Fourniture de services de la circulation aérienne conformément au plan ESCAT

801.23 Le titulaire d'un certificat d'exploitation des ATS qui est informé par le ministre de la Défense nationale de la mise en œuvre du plan ESCAT veille à ce que des services de la circulation aérienne soient fournis aux aéronefs conformément à ce plan.

Endroits qui offrent des services de la circulation aérienne en français et en anglais

801.24 L'unité ATS visée à la colonne 1 du tableau du présent article offre les services mentionnés aux colonnes 2, 3 ou 4, selon le cas, dans la langue qui est prévue à cette colonne.

TABLE

	Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Air Traffic Services Unit	Air Traffic Advisory Services	Relay Services of IFR Air Traffic Control Messages	Air Traffic Control Services
1	Gatineau (FS unit)	English and French	English and French	Services not available
2	Îles-de-la-Madeleine (FS unit)	English and French	English and French	Services not available
3	Kuujuaq (FS unit)	English and French	English and French	Services not available
4	La Grande Rivière (FS unit)	English and French	English and French	Services not available
5	Mont-Joli (FS unit)	English and French	English and French	Services not available
6	Rouyn (FS unit)	English and French	English and French	Services not available
7	Sept-Îles (FS unit)	English and French	English and French	Services not available
8	Val-d'Or (FS unit)	English and French	English and French	Services not available
9	Montréal (area control centre)	English and French	English or French, as used by originating ATC unit	English and French
10	Montréal International (Mirabel) (FS unit)	English and French	English and French	Services not available
11	Montréal International (Mirabel) (air traffic control tower)	English and French	English or French, as used by originating ATC unit	English and French
12	Montréal International (Montréal — Pierre Elliot Trudeau International) (air traffic control tower)	English and French	English or French, as used by originating ATC unit	English and French
13	Ottawa (Macdonald-Cartier International) (air traffic control tower)	English and French	English or French, as used by originating ATC unit	English and French
14	Québec (FS unit)	English and French	English and French	Services not available
15	Québec (Jean Lesage International) (air traffic control tower)	English and French	English or French, as used by originating ATC unit	English and French
16	St-Honoré (air traffic control tower)	English and French	English or French, as used by originating ATC unit	English and French
17	St-Hubert (air traffic control tower)	English and French	English or French, as used by originating ATC unit	English and French
18	St-Jean (Quebec) (air traffic control tower)	English and French	English or French, as used by originating ATC unit	English and French
19	Any temporary ATC unit located in Quebec	English and French	English or French, as used by originating ATC unit	English and French

TABLEAU

	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Article	Unité des services de la circulation aérienne	Services consultatifs de la circulation aérienne	Service de relais des messages IFR du contrôle de la circulation aérienne	Services de contrôle de la circulation aérienne
1	Gatineau (unité FS)	Français et anglais	Français et anglais	Services non offerts
2	Îles-de-la-Madeleine (unité FS)	Français et anglais	Français et anglais	Services non offerts
3	Kuujuaq (unité FS)	Français et anglais	Français et anglais	Services non offerts
4	La Grande Rivière (unité FS)	Français et anglais	Français et anglais	Services non offerts
5	Mont-Joli (unité FS)	Français et anglais	Français et anglais	Services non offerts

Article	Colonne 1 Unité des services de la circulation aérienne	Colonne 2 Services consultatifs de la circulation aérienne	Colonne 3 Service de relais des messages IFR du contrôle de la circulation aérienne	Colonne 4 Services de contrôle de la circulation aérienne
6	Rouyn (unité FS)	Français et anglais	Français et anglais	Services non offerts
7	Sept-Îles (unité FS)	Français et anglais	Français et anglais	Services non offerts
8	Val-d'Or (unité FS)	Français et anglais	Français et anglais	Services non offerts
9	Montréal (centre de contrôle régional)	Français et anglais	Français ou anglais selon la langue utilisée par l'unité ATC	Français et anglais
10	Montréal (aéroport international de Mirabel) (unité FS)	Français et anglais	Français et anglais	Services non offerts
11	Montréal (aéroport international de Mirabel) (tour de contrôle de la circulation aérienne)	Français et anglais	Français ou anglais selon la langue utilisée par l'unité ATC	Français et anglais
12	Montréal (aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau) (tour de contrôle de la circulation aérienne)	Français et anglais	Français ou anglais selon la langue utilisée par l'unité ATC	Français et anglais
13	Ottawa (aéroport international Macdonald-Cartier) (tour de contrôle de la circulation aérienne)	Français et anglais	Français ou anglais selon la langue utilisée par l'unité ATC	Français et anglais
14	Québec (unité FS)	Français et anglais	Français et anglais	Services non offerts
15	Québec (aéroport international Jean-Lesage) (tour de contrôle de la circulation aérienne)	Français et anglais	Français ou anglais selon la langue utilisée par l'unité ATC	Français et anglais
16	Saint-Honoré (tour de contrôle de la circulation aérienne)	Français et anglais	Français ou anglais selon la langue utilisée par l'unité ATC	Français et anglais
17	Saint-Hubert (tour de contrôle de la circulation aérienne)	Français et anglais	Français ou anglais selon la langue utilisée par l'unité ATC	Français et anglais
18	Saint-Jean (Québec) (tour de contrôle de la circulation aérienne)	Français et anglais	Français ou anglais selon la langue utilisée par l'unité ATC	Français et anglais
19	Toute unité ATC temporaire située au Québec	Français et anglais	Français ou anglais selon la langue utilisée par l'unité ATC	Français et anglais

Locations Where Aeronautical Radiocommunication Services are Available in English

801.25 All ATS units and FS units shall provide aeronautical radiocommunication services in English.

[801.26 to 801.29 reserved]

Division IV — Training and Competency of Flight Service Specialists

Prohibition and Training

801.30 (1) No holder of an ATS operations certificate is to permit a person to act as a flight service specialist at an

Endroits qui offrent des services de radiocommunication aéronautique en anglais

801.25 Les unités ATS et les unités FS offrent des services de radiocommunication aéronautique en anglais.

[801.26 à 801.29 réservés]

Section IV — Formation et compétence des spécialistes de l'information de vol

Interdiction et formation

801.30 (1) Il est interdit au titulaire d'un certificat d'exploitation des ATS de permettre à une personne d'agir en

ATS unit that the holder operates, and no person is to act as a flight service specialist, unless the person

- (a)** has successfully completed
 - (i)** training that has been accepted by the Minister in the performance of the functions of a flight service specialist, and
 - (ii)** a safety-related initial training course on human and organizational factors; and
- (b)** has been certified by the holder of the certificate as being competent to perform those functions.

(2) Subsection (1) does not apply in respect of a person who, under supervision, acts as a flight service specialist while undergoing

- (a)** instruction, training or testing in respect of flight service specialist certification; or
- (b)** FS unit familiarization in the course of the person's employment.

(3) The holder of an ATS operations certificate shall

- (a)** maintain, for each person who acts as a flight service specialist, a training record showing the place where and the date on which the person successfully completed the training referred to in paragraph (1)(a); and
- (b)** at the request of the Minister, provide the Minister with a copy of the training record of any person acting as a flight service specialist at an ATS unit that the holder of the certificate operates.

[801.31 to 801.39 reserved]

Division V — Separation

Wake Turbulence Separation

801.40 An air traffic controller shall establish and maintain wake turbulence separation between aircraft, in accordance with the requirements of section 821.02 of Standard 821, if

- (a)** one aircraft takes off from the same airport as another aircraft; or
- (b)** one of the aircraft is flying at an altitude of less than 1,000 feet below a preceding aircraft.

qualité de spécialiste de l'information de vol à une unité ATS qu'il exploite, et à toute personne d'agir en cette qualité, à moins que les conditions suivantes ne soient réunies :

- a)** la personne a terminé avec succès :
 - (i)** d'une part, la formation qui a été acceptée par le ministre et qui porte sur l'exercice des fonctions de spécialiste de l'information de vol,
 - (ii)** d'autre part, un cours de formation initiale en matière de sécurité portant sur les facteurs humains et organisationnels;

b) la personne a reçu une attestation du titulaire du certificat indiquant qu'elle est compétente pour exercer ces fonctions.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à la personne qui, sous surveillance, agit en qualité de spécialiste de l'information de vol dans les circonstances suivantes :

- a)** elle reçoit l'instruction ou de la formation ou subit des tests en vue de l'obtention du certificat de spécialiste de l'information de vol;
- b)** en cours d'emploi, elle participe à un stage de familiarisation avec l'unité FS.

(3) Le titulaire d'un certificat d'exploitation des ATS doit :

- a)** tenir à jour, pour chaque personne qui agit en qualité de spécialiste de l'information de vol, un dossier de formation qui indique l'endroit et la date où la personne a terminé avec succès la formation visée à l'alinéa (1)a);
- b)** à la demande du ministre, lui remettre une copie du dossier de formation de toute personne qui agit en qualité de spécialiste de l'information de vol à une unité ATS qu'il exploite.

[801.31 à 801.39 réservés]

Section V — Espacement

Espacement de turbulence de sillage

801.40 Le contrôleur de la circulation aérienne établit et maintient entre les aéronefs un espacement de turbulence de sillage qui est conforme aux exigences de l'article 821.02 de la norme 821 dans les cas suivants :

- a)** l'un des aéronefs effectue un décollage à partir du même aéroport que l'autre aéronef;
- b)** l'un des aéronefs est en vol à une altitude inférieure à 1 000 pieds en-dessous de l'aéronef qui le précède.

Airport Separation

801.41 An air traffic controller shall establish and maintain air traffic control separation between aircraft at a controlled aerodrome, in accordance with the requirements of section 821.03 of Standard 821, if one of the aircraft is operating on the manoeuvring area, taking off or landing.

Initial IFR Separation on Departure

801.42 Unless ATS surveillance separation under section 821.09 of Standard 821 is applied, an air traffic controller shall establish and maintain an initial IFR air traffic control separation on departure, in accordance with the requirements of section 821.04 of that standard, between

- (a) IFR aircraft;
- (b) CVFR aircraft; and
- (c) an IFR aircraft and a CVFR aircraft.

CMNPS Separation

801.43 An air traffic controller shall establish and maintain, within Canadian minimum navigation performance specifications (CMNPS) airspace and the CMNPS transition area, air traffic control separation in accordance with the requirements of section 821.10 of Standard 821 between aircraft that can be operated in accordance with CMNPS.

RNP Separation

801.44 An air traffic controller shall establish and maintain, within required navigation performance capability (RNP) airspace, air traffic control separation in accordance with the requirements of section 821.11 of Standard 821 between aircraft that can be operated in accordance with RNP.

Separation — Class F Airspace and Restricted Airspace

801.45 An air traffic controller shall establish and maintain air traffic control separation in accordance with the requirements of section 821.12 of Standard 821 between Class F airspace or restricted airspace and an IFR aircraft or CVFR aircraft.

Espacement à l'aéroport

801.41 Le contrôleur de la circulation aérienne établit et maintient entre les aéronefs à tout aérodrome contrôlé un espacement du contrôle de la circulation aérienne, qui est conforme aux exigences de l'article 821.03 de la norme 821 si l'un des aéronefs est en circulation sur l'aire de manœuvre, décolle ou atterrit.

Espacement IFR initial au départ

801.42 À moins qu'un espacement par surveillance ATS ne soit appliqué aux termes de l'article 821.09 de la norme 821, le contrôleur de la circulation aérienne établit et maintient un espacement du contrôle de la circulation aérienne IFR initial au départ qui est conforme aux exigences de l'article 821.04 de cette norme entre les aéronefs suivants :

- a) les aéronefs IFR;
- b) les aéronefs CVFR;
- c) les aéronefs IFR et les aéronefs CVFR.

Espacement CMNPS

801.43 Le contrôleur de la circulation aérienne établit et maintient, à l'intérieur de l'espace aérien à spécifications canadiennes de performances minimales de navigation (CMNPS) et de la zone de transition aux CMNPS, un espacement du contrôle de la circulation aérienne qui est conforme aux exigences de l'article 821.10 de la norme 821 entre les aéronefs qui peuvent être utilisés conformément aux CMNPS.

Espacement RNP

801.44 Un contrôleur de la circulation aérienne établit et maintient, à l'intérieur de l'espace aérien des performances minimales de navigation requises (RNP), un espacement du contrôle de la séparation aérienne qui est conforme aux exigences de l'article 821.11 de la norme 821 entre les aéronefs qui peuvent être utilisés conformément aux RNP.

Espacement — Espace aérien de classe F et espace aérien réglementé

801.45 Le contrôleur de la circulation aérienne établit et maintient un espacement du contrôle de la circulation aérienne qui est conforme aux exigences de l'article 821.12 de la norme 821 entre les limites de l'espace aérien de classe F ou de l'espace aérien réglementé et tout aéronef IFR ou aéronef CVFR.

Separation — Photographic Survey Flights

801.46 An air traffic controller shall establish and maintain air traffic control separation, in accordance with the requirements of section 821.13 of Standard 821, between an aircraft used to conduct photographic survey flights and an IFR aircraft or CVFR aircraft.

Separation — Altitude Reservations

801.47 An air traffic controller shall establish and maintain air traffic control separation, in accordance with the requirements of section 821.14 of Standard 821, between

- (a) aircraft operating in an altitude reservation; and
- (b) an aircraft operating in an altitude reservation and an IFR aircraft or CVFR aircraft.

Military IFR Aircraft Separation — Formation Flights

801.48 An air traffic controller shall establish and maintain air traffic control separation, in accordance with the requirements of section 821.15 of Standard 821, between military IFR aircraft conducting a formation flight and an IFR aircraft or CVFR aircraft.

Separation — Bomber Cell Military Formation Flights

801.49 An air traffic controller shall establish and maintain air traffic control separation, in accordance with the requirements of section 821.16 of Standard 821, between a United States Air Force bomber cell formation and an IFR aircraft or CVFR aircraft.

Separation — Turbojet Aircraft Approach and Penetration Turns

801.50 An air traffic controller shall maintain air traffic control separation, in accordance with the requirements of section 821.17 of Standard 821, between a turbojet aircraft conducting an approach or penetration turn and an IFR aircraft or CVFR aircraft.

Separation — Fuel Dumping

801.51 An air traffic controller shall establish and maintain air traffic control separation, in accordance with the requirements of section 821.18 of Standard 821, between an aircraft jettisoning fuel and another aircraft.

Espacement — Vol de levé photographique

801.46 Le contrôleur de la circulation aérienne établit et maintient un espacement du contrôle de la circulation aérienne qui est conforme aux exigences de l'article 821.13 de la norme 821 entre l'aéronef utilisé pour effectuer un vol de levé photographique et tout aéronef IFR ou aéronef CVFR.

Espacement — Réserve d'altitude

801.47 Le contrôleur de la circulation aérienne établit et maintient un espacement du contrôle de la circulation aérienne qui est conforme aux exigences de l'article 821.14 de la norme 821 entre :

- a) les aéronefs utilisés dans une réserve d'altitude;
- b) l'aéronef utilisé dans une réserve d'altitude et tout aéronef IFR ou aéronef CVFR.

Espacement avec les aéronefs IFR militaires — Vol en formation

801.48 Le contrôleur de la circulation aérienne établit et maintient un espacement du contrôle de la circulation aérienne qui est conforme aux exigences de l'article 821.15 de la norme 821 entre l'aéronef IFR militaire effectuant un vol en formation et tout aéronef IFR ou aéronef CVFR.

Espacement — Vols en formation des sections de bombardiers

801.49 Le contrôleur de la circulation aérienne établit et maintient un espacement du contrôle de la circulation aérienne qui est conforme aux exigences de l'article 821.16 de la norme 821 entre la section de bombardiers de la force aérienne des États-Unis et tout aéronef IFR ou aéronef CVFR.

Espacement — Virage d'intégration et aéronef à turboréacteur

801.50 Le contrôleur de la circulation aérienne établit et maintient un espacement du contrôle de la circulation aérienne qui est conforme aux exigences de l'article 821.17 de la norme 821 entre l'aéronef à turboréacteur en approche ou l'aéronef effectuant un virage d'intégration et tout aéronef IFR ou aéronef CVFR.

Espacement — Vidange de carburant en vol

801.51 Le contrôleur de la circulation aérienne établit et maintient un espacement du contrôle de la circulation aérienne qui est conforme aux exigences de l'article 821.18 de la norme 821 entre l'aéronef effectuant une vidange de carburant en vol et tout autre aéronef.

15 Section 804.22 of the French version of the Regulations is replaced by the following:

804.22 La présente section s'applique à toute personne, à l'exception d'un pilote qui satisfait aux exigences de l'article 602.131, qui, avec la permission de l'exploitant de l'aérodrome, évalue la visibilité sur la piste à un aérodrome ou en communique l'évaluation.

16 Section 804.23 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Visibility Markers and Conversion Tables

804.23 (1) Before the operator of an aerodrome gives their permission referred to in section 804.22, the operator shall produce a visibility markers chart that meets the requirements of section 824.23 of Standard 824 — *Runway Visibility Assessment Standards*, published by the Department of Transport.

(2) If runway edge lights are used to assess the runway visibility, the operator shall produce a conversion table before giving their permission.

17 Section 901.15 of the Regulations is replaced by the following:

901.15 A pilot of a remotely piloted aircraft shall ensure that the appropriate ATS unit or user agency is notified immediately any time the aircraft is no longer under the pilot's control and inadvertent entry into controlled airspace or Class F Special Use Restricted airspace, as specified in the *Designated Airspace Handbook*, occurs or is likely to occur.

18 The Regulations are amended by replacing "flight service station" with "air traffic services unit" in the following provisions:

(a) paragraph (b) of the definition *ground visibility* in subsection 101.01(1); and

(b) paragraph 602.29(3)(d).

19 The Regulations are amended by replacing "air traffic control unit or flight service station", "air traffic control unit, a flight service station", "air traffic control unit, the flight service station" and "air traffic control unit, flight service station" with "air traffic services unit" in the following provisions:

(a) subparagraph 301.08(a)(ii), paragraph 301.08(d) and subparagraph 301.08(e)(ii);

(b) the portion of subsection 302.07(2) before paragraph (a) and subsection 302.07(3);

15 L'article 804.22 de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

804.22 La présente section s'applique à toute personne, à l'exception du pilote qui satisfait aux exigences de l'article 602.131, qui, avec la permission de l'exploitant d'un aérodrome, évalue la visibilité sur la piste à cet aérodrome ou en communique l'évaluation.

16 L'article 804.23 du même règlement et l'intitulé le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Balises de visibilité et tables de conversion

804.23 (1) Avant d'accorder la permission visée à l'article 804.22, l'exploitant d'un aérodrome produit une carte des balises de visibilité conforme aux exigences de l'article 824.23 de la norme 824 — *Évaluation de la visibilité sur la piste* publiée par le ministère des Transports.

(2) Si des feux de bord de piste sont utilisés pour évaluer la visibilité sur la piste, l'exploitant produit une table de conversion avant d'accorder sa permission.

17 L'article 901.15 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

901.15 Le pilote d'un aéronef télépilote veille à ce que l'unité ATS compétente ou l'organisme utilisateur soit immédiatement avisé s'il perd le contrôle de l'aéronef et que celui-ci entre ou est susceptible d'entrer involontairement dans un espace aérien contrôlé ou dans un espace aérien de classe F à statut spécial réglementé, tel que le précise le *Manuel des espaces aériens désignés*.

18 Dans les passages ci-après du même règlement, « station d'information de vol » est remplacé par « unité des services de la circulation aérienne », avec les adaptations nécessaires :

a) l'alinéa b) de la définition de *visibilité au sol* au paragraphe 101.01(1);

b) l'alinéa 602.29(3)d).

19 Dans les passages ci-après du même règlement, « unité de contrôle de la circulation aérienne ou la station d'information de vol », « unité de contrôle de la circulation aérienne, une station d'information de vol », « unité de contrôle de la circulation aérienne ou une station d'information de vol » et « unité de contrôle de la circulation aérienne, la station d'information de vol » sont remplacés par « unité des services de la circulation aérienne », avec les adaptations nécessaires :

a) le sous-alinéa 301.08a)(ii), l'alinéa 301.08d) et le sous alinéa 301.08e)(ii);

- (c) subparagraph 302.10(c)(ii), paragraph 302.10(d) and subparagraph 302.10(g)(ii);
- (d) the portion of subsection 305.17(3) before paragraph (a) and subsection 305.17(4);
- (e) paragraph 601.25(2)(b);
- (f) the portion of paragraph 602.13(4)(b) before subparagraph (i);
- (g) paragraph (a) of the definition *responsible person* in section 602.70;
- (h) subsection 602.76(4);
- (i) subsection 602.77(3);
- (j) paragraphs 602.79(a) and (b);
- (k) paragraph 602.136(b); and
- (l) paragraph 605.40(3)(a).

20 The Regulations are amended by replacing “air traffic control unit or flight service station”, “air traffic control unit or flight service”, “air traffic control unit, a flight service station”, and “air traffic control unit, flight service station” with “air traffic services unit” in the following provisions:

- (a) paragraph 303.07(4)(b);
- (b) subsection 303.10(1);
- (c) paragraph 303.11(2)(a);
- (d) paragraph 303.18(6)(a);
- (e) paragraph 602.73(3)(b);
- (f) subsections 602.75(1) and (2);
- (g) the portion of subsection 602.77(1) before paragraph (a), the portion of subsection 602.77(2) before paragraph (a) and subsection 602.77(4);
- (h) subsection 602.145(2); and
- (i) subsection 602.146(2).

21 The French version of the Regulations is amended by replacing “services de la navigation

- b) le passage du paragraphe 302.07(2) précédant l’alinéa a) et le paragraphe 302.07(3);
- c) le sous-alinéa 302.10c)(ii), l’alinéa 302.10d) et le sous-alinéa 302.10g)(ii);
- d) le passage du paragraphe 305.17(3) précédant l’alinéa a) et le paragraphe 305.17(4);
- e) l’alinéa 601.25(2)b);
- f) le passage de l’alinéa 602.13(4)b) précédant le sous-alinéa (i);
- g) l’alinéa a) de la définition de *personne de confiance* à l’article 602.70;
- h) le paragraphe 602.76(4);
- i) le paragraphe 602.77(3);
- j) les alinéas 602.79a) et b);
- k) l’alinéa 602.136b);
- l) l’alinéa 605.40(3)a).

20 Dans les passages ci-après de la version française du même règlement, « unité de contrôle de la circulation aérienne ou à la station d’information de vol », « unité de contrôle de la circulation aérienne, à une station d’information de vol », « unité de contrôle de la circulation aérienne, d’une station d’information de vol », et « unité de contrôle de la circulation aérienne ou de la station d’information de vol » sont remplacés par « unité des services de la circulation aérienne », avec les adaptations nécessaires :

- a) l’alinéa 303.07(4)b);
- b) le paragraphe 303.10(1);
- c) l’alinéa 303.11(2)(a);
- d) l’alinéa 303.18(6)(a);
- e) l’alinéa 602.73(3)(b);
- f) les paragraphes 602.75(1) and (2);
- g) le passage du paragraphe 602.77(1) précédant l’alinéa a), le passage du paragraphe 602.77(2) précédant l’alinéa a) et le paragraphe 602.77(4);
- h) le paragraphe 602.145(2);
- i) le paragraphe 602.146(2).

21 Dans les passages ci-après de la version française du même règlement, « services de la

aérienne” with “services de navigation aérienne” in the following provisions:

- (a) the heading of Part VIII of Schedule II to Subpart 3 of Part I;
- (b) paragraph 302.403(c);
- (c) subsection 302.406(2);
- (d) paragraph 302.417(1)(c);
- (e) subparagraphs 307.04(1)(a)(ii) and (b)(ii); and
- (f) the heading of Part VIII.

Coming into Force

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

navigation aérienne » est remplacé par « services de navigation aérienne » :

- a) le titre de la partie VIII de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I;
- b) l'alinéa 302.403c);
- c) le paragraphe 302.406(2);
- d) l'alinéa 302.417(1)c);
- e) les sous-alinéas 307.04(1)a)(ii) et b)(ii);
- f) le titre de la partie VIII.

Entrée en vigueur

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

Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Canadian Update)

Statutory authority

Transportation of Dangerous Goods Act, 1992

Sponsoring department

Department of Transport

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: The *Transportation of Dangerous Goods Regulations* (TDGR) under the authority of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* (TDG Act) need to be updated to strengthen existing rules, clarify provisions, fix inconsistencies, and introduce new rules in response to concerns raised by stakeholders, inspectors, and local authorities.

The current rules are not, for example, aligned with the United States (US) regulations (i.e. Title 49 of the *Code of Federal Regulations* [49 CFR]) pertaining to buffer car¹ requirements for the transportation of dangerous goods by rail. The US regulations require a minimum of one buffer car between a railway vehicle carrying dangerous goods and an occupied railway vehicle for both unit trains (trains containing the same type of dangerous goods) and mixed commodity freight trains (trains containing both dangerous goods and non-dangerous goods rail cars). In Canada, unit trains are not required to add a buffer car, whereas the addition of at least one buffer car is required on mixed freight trains unless rail companies believe that the addition of buffer cars would have a negative impact on train dynamics (i.e. train movement along the tracks). This

¹ A buffer car is an empty or loaded rail car with a non-dangerous commodity (ideally an inert material such as sand or gravel) placed between a locomotive and rail car carrying dangerous goods to create a safety distance by keeping dangerous goods away from train crew, the engine and caboose and giving the crew more time to exit the train safely in case of an incident.

Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (mise à jour canadienne)

Fondement législatif

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses

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 Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (RTMD) pris en vertu de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (Loi sur le TMD) doit être mis à jour afin de renforcer les règles existantes, de clarifier les dispositions, de corriger les incohérences et d'introduire de nouvelles règles en réponse aux préoccupations soulevées par les intervenants, les inspecteurs et les autorités locales.

Par exemple, les règles actuelles ne sont pas harmonisées avec les règlements des États-Unis (comme le titre 49 du *Code of Federal Regulations* [49 CFR]) concernant les exigences relatives aux wagons-tampons¹ pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer. La réglementation américaine exige qu'il y ait au moins un wagon-tampon entre un véhicule ferroviaire transportant des marchandises dangereuses et un véhicule ferroviaire occupé dans le cas des trains-blocs (trains contenant le même type de marchandises dangereuses) et des trains de marchandises mixtes (trains contenant à la fois des wagons de marchandises dangereuses et des wagons de marchandises non dangereuses). Au Canada, il n'est pas exigé d'ajouter un wagon-tampon dans le cas des trains-blocs, tandis que l'ajout d'au moins un wagon-tampon

¹ Un wagon-tampon est un wagon vide ou chargé d'un produit non dangereux (idéalement une matière inerte comme du sable ou du gravier) qui est placé entre une locomotive et un wagon transportant des marchandises dangereuses afin de créer une distance de sécurité en éloignant les marchandises dangereuses des membres de l'équipe de train, de la locomotive et du fourgon de queue, ce qui donne à l'équipe plus de temps pour évacuer le train en toute sécurité en cas d'incident.

misalignment between the US and Canadian regulations means that train shipments which remain in Canada pose a higher-level safety risk for their crew than those that originate or are destined to the US.

The TDGR do not require an emergency response assistance plan (ERAP) for the transport of up to 10 000 litres (L) of anhydrous ammonia (a toxic and corrosive gas used as fertilizer for its high content in nitrogen) in a tank for agricultural purposes. Current farming practices, however, often involve the use of multi-tank system configurations (i.e. up to four tanks loaded with anhydrous ammonia on a single trailer) which can contain more than 10 000 L of anhydrous ammonia. This practice endangers public safety and could potentially lead to an accidental release for which there is no ERAP in place.

The TDGR are not aligned with the latest changes adopted under the *Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations, 2015* (PTNSR, 2015), for the transport of radioactive substances used for medical treatment or diagnosis and for unclassified radioactive waste materials.² The lack of harmonization between the TDGR and the PTNSR, 2015 imposes a burden on impacted stakeholders as they have to be familiar with two different sets of federal rules.

Some provisions in the TDGR are not aligned with the latest *United Nations Model Regulations on the Transport of Dangerous Goods* (UN Recommendations) 22nd edition. The lack of harmonization between the TDGR and UN Recommendations creates confusion for Canadian stakeholders as they must contend with multiple sets of requirements for both domestic and international transportation of dangerous goods. Several amendments designed to bring the TDGR into alignment with the UN Recommendations were developed and pre-published in the *Canada Gazette, Part I*, on November 26, 2022, as the *Regulations Amending Certain Regulations Made Under the Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* (Part 12

est requis pour les trains de marchandises mixtes, à moins que les compagnies de chemin de fer ne croient que l'ajout de wagons-tampons aurait un effet négatif sur la dynamique du matériel roulant (c'est-à-dire le mouvement des trains le long des voies). Ce manque d'harmonisation entre la réglementation américaine et la réglementation canadienne signifie que les expéditions ferroviaires qui demeurent au Canada posent un risque plus élevé pour la sécurité des membres de l'équipe de train que celles qui proviennent des États-Unis ou qui y sont destinées.

Le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (RTMD) n'exige pas de plan d'intervention d'urgence (PIU) pour le transport d'un maximum de 10 000 litres (L) d'ammoniac anhydre (un gaz toxique et corrosif utilisé comme engrais pour sa teneur élevée en azote) dans un réservoir, à des fins agricoles. Cependant, les pratiques agricoles actuelles exigent souvent le recours à des configurations de systèmes à réservoirs multiples (par exemple jusqu'à quatre réservoirs chargés d'ammoniac anhydre sur une seule remorque) qui peuvent contenir plus de 10 000 L d'ammoniac anhydre. Cette pratique met en danger la sécurité publique et pourrait mener à un rejet accidentel pour lequel aucun PIU n'est établi.

Le RTMD n'est pas harmonisé avec les plus récentes modifications adoptées en vertu du *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires (2015)* [RETSN 2015], pour le transport des matières radioactives utilisées à des fins médicales ou diagnostiques et pour les déchets radioactifs non classifiés². Le manque d'harmonisation entre le RTMD et le RETSN 2015 impose un fardeau aux intervenants touchés, car ces derniers doivent connaître deux ensembles différents de règles fédérales.

Certaines dispositions du RTMD ne sont pas harmonisées avec le plus récent *Règlement type des Nations Unies sur le transport des marchandises dangereuses* (Recommandations de l'ONU), 22^e édition. Le manque d'harmonisation entre le RTMD et les recommandations de l'ONU crée de la confusion pour les intervenants canadiens qui doivent composer avec de multiples ensembles d'exigences pour le transport intérieur et international de marchandises dangereuses. Plusieurs modifications visant à harmoniser le RTMD avec les recommandations de l'ONU ont été élaborées et publiées au préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 26 novembre 2022, sous le nom de *Règlement modifiant certains règlements pris en vertu de la*

² The PTNSR, 2015, under the authority of the Canadian Nuclear Safety Commission (CNSC), the leading authority in Canada for the classification of radioactive materials, set out requirements for the packaging and transport of dangerous goods included in Class 7, Radioactive Materials.

² Le RETSN 2015, sous l'autorité de la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN), l'autorité responsable de la classification des matières radioactives au Canada, énonce les exigences relatives à l'emballage et au transport des marchandises dangereuses comprises dans la classe 7, Matières radioactives.

and International Harmonization Update). However, not all amendments needed to support harmonization were included in the Part 12 and International Harmonization Update. Given the high volume of amendments needed to support harmonization, and the highly technical nature of the amendments, Transport Canada (TC) determined that, for practical purposes, the amendments should be developed and introduced in two separate proposals. As such, some amendments needed to support harmonization with the UN Recommendations have been included in this regulatory proposal.

Occasionally, TC issues an equivalency certificate (EC) to allow activities that are not permitted under the TDGR but are conducted at a level of safety equivalent to complying with the TDG Act. For customary practices, this requirement imposes an unnecessary burden on both TC and stakeholders due to the recurrent applications for, and issuances of, ECs which are only valid for up to five years. TC is proposing to codify some recurrent activities authorized under ECs into the TDGR.

Description: The proposed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations* (Canadian Update) [proposed Regulations] would bring several modifications and updates to existing requirements to achieve better clarity, consistency, and uniform interpretation. The proposed Regulations would also introduce new rules governing activities currently allowed through the issuances of ECs. The proposed Regulations would update existing requirements for rail transportation to better align the Canadian buffer car rules with the US regulations. The proposed Regulations would also amend the TDGR for the transportation of anhydrous ammonia on public roads for agricultural purposes to address ongoing safety concerns. In addition, the proposed Regulations would harmonize the TDGR with the PTNSR, 2015, regarding the transportation of unclassified radioactive waste materials back to the consignors³ for characterization.

Rationale: The proposed Regulations would bring several modifications and updates to existing

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses (partie 12 et mise à jour visant l'harmonisation internationale). Cependant, les modifications nécessaires pour appuyer l'harmonisation n'ont pas toutes été intégrées dans la partie 12 et la mise à jour visant l'harmonisation internationale. Étant donné le grand nombre de modifications nécessaires pour appuyer l'harmonisation et la nature hautement technique des modifications, Transports Canada (TC) a déterminé que, pour des raisons pratiques, les modifications devraient être élaborées et présentées dans deux propositions distinctes. Par conséquent, certaines modifications nécessaires pour appuyer l'harmonisation avec les recommandations de l'ONU ont été intégrées dans le présent projet de règlement.

À l'occasion, TC délivre un certificat d'équivalence (CE) pour permettre des activités qui ne sont pas permises en vertu du RTMD, mais qui sont menées à un niveau de sécurité équivalent à un niveau conforme à la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses* (Loi sur le TMD). En ce qui concerne les pratiques habituelles, cette exigence impose un fardeau inutile à TC et aux intervenants généré par les demandes et les émissions récurrentes de CE qui ne sont valides que pour une période maximale de cinq ans. TC propose de codifier, dans le RTMD, certaines activités récurrentes autorisées en vertu des CE.

Description : Le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (mise à jour canadienne) [projet de règlement] apporterait plusieurs modifications et mises à jour aux exigences existantes afin d'améliorer la clarté, la cohérence et l'uniformité de l'interprétation. Le projet de règlement introduirait également de nouvelles règles régissant les activités actuellement permises par la délivrance des CE. Le projet de règlement mettrait à jour les exigences existantes pour le transport ferroviaire afin de mieux harmoniser les règles canadiennes sur les wagons-tampons avec la réglementation américaine. Le projet de règlement modifierait également le RTMD pour le transport d'ammoniac anhydre sur les voies publiques, à des fins agricoles, afin de répondre aux préoccupations continues en matière de sécurité. De plus, le projet de règlement harmoniserait le RTMD avec le RETSN 2015 en ce qui concerne le transport des déchets radioactifs non classifiés vers les expéditeurs³ aux fins de caractérisation.

Justification : Le projet de règlement apporterait plusieurs modifications et mises à jour aux exigences

³ Consignor is defined in the TDGR as a person in Canada who (a) is named in a shipping document as the consignor; (b) imports or who will import dangerous goods into Canada; or (c) if paragraphs (a) and (b) do not apply, has possession of dangerous goods immediately before they are in transport.

³ L'expéditeur est défini dans le RTMD comme une personne au Canada qui a) est désignée comme expéditeur dans un document d'expédition; b) importe ou importera des marchandises dangereuses au Canada; c) si les alinéas a) et b) ne s'appliquent pas, à la possession de marchandises dangereuses immédiatement avant leur transport.

requirements to address ongoing safety concerns, strengthen existing rules, clarify provisions, and address and correct inconsistencies. Some of the proposed changes would impose compliance costs to the industry. Specifically, buffer car requirements on unit trains transporting dangerous goods would generate a compliance cost to railway companies and an operational cost to dangerous goods shippers. The limitation of the use of the agricultural anhydrous ammonia exemption from documentation and ERAP would also impact some farmers who use nurse tanks.

The proposed Regulations would result in a net monetized cost of about \$6.25 million between 2024 and 2033 (discounted to the year 2024 at a 7% discount rate and expressed in 2021 dollars). Railway companies would incur a total cost of \$6.35 million associated with the buffer car requirement and the Government of Canada (the Government) would incur \$0.01 million for the inspections with farm owners of nurse tanks. The incorporation of new provisions in the TDGR would remove the need to apply for ECs and would result in a total cost savings of \$0.11 million to stakeholders and the Government during the same period. Despite the net monetized cost, TC expects that the total benefits, including qualitative safety benefits, would outweigh the monetized costs.

The one-for-one rule applies since there would be incremental changes in administrative burden on business, and the proposed Regulations are therefore considered burden “out” under the rule. The proposed Regulations would result in an annualized reduction of administrative burden of \$347 on affected businesses (discounted to the year 2012 at a 7% discount rate expressed in 2012 Canadian dollars). The proposed Regulations would affect 20 small businesses that are dangerous goods consignors and carriers, which would incur a total cost saving of \$6,073 between 2024 and 2033.

Issues

Buffer car requirements

The TDGR provide an exemption that allows mixed commodity freight trains to not include a buffer car if it is likely to negatively impact train dynamics. The exemption

existantes afin de répondre aux préoccupations continues en matière de sécurité, de renforcer les règles existantes, de clarifier les dispositions et de corriger les incohérences. Certaines des modifications proposées imposeraient des coûts de conformité à l'industrie. Plus précisément, les exigences relatives aux wagons-tampons sur les trains-blocs transportant des marchandises dangereuses entraîneraient des coûts de conformité pour les compagnies de chemin de fer et des coûts d'exploitation pour les expéditeurs de marchandises dangereuses. Les limites imposées à l'utilisation de l'exemption relative à l'ammoniac anhydre à des fins agricoles en ce qui a trait aux exigences en matière de documentation et de PIU auraient également une incidence sur certains agriculteurs qui utilisent des réservoirs ravitailleurs.

Le projet de règlement entraînerait un coût monétaire net d'environ 6,25 millions de dollars entre 2024 et 2033 (actualisé jusqu'en 2024 à un taux d'actualisation de 7 % et exprimé en dollars de 2021). Les compagnies de chemin de fer engageraient un coût total de 6,35 millions de dollars pour les besoins en wagons-tampons, et le gouvernement du Canada (le gouvernement) engagerait 0,01 million de dollars pour les inspections auprès des agriculteurs propriétaires de réservoirs ravitailleurs. L'intégration de nouvelles dispositions au RTMD éliminerait la nécessité de présenter une demande de CE et entraînerait des économies de coûts totales de 0,11 million de dollars pour les intervenants et le gouvernement au cours de la même période. Malgré le coût monétaire net, TC s'attend à ce que l'ensemble des avantages, y compris les avantages qualitatifs en matière de sécurité, l'emporterait sur les coûts monétaires.

La règle du « un pour un » s'appliquerait puisque le fardeau administratif pour les entreprises serait progressivement modifié; par conséquent, le projet de règlement serait considéré comme une « suppression » en vertu de la règle. Le projet de règlement se traduirait par une réduction annualisée du fardeau administratif de 347 \$ pour les entreprises touchées (actualisé jusqu'en 2012 à un taux d'actualisation de 7 % exprimé en dollars canadiens de 2012). Le projet de règlement toucherait 20 petites entreprises qui sont des expéditeurs et des transporteurs de marchandises dangereuses, ce qui entraînerait des économies totales de 6 073 \$ entre 2024 et 2033.

Enjeux

Exigences relatives aux wagons-tampons

Le RTMD prévoit une exemption qui permet aux trains de marchandises mixtes de ne pas inclure un wagon-tampon si ce dernier est susceptible d'avoir une incidence négative

is intended to allow for better train configuration and limit the number of added railway vehicles⁴ that would increase train length and could adversely affect train dynamics.⁵ However, since there are no criteria under the existing TDGR to specify situations that would have a negative impact on train dynamics, this has resulted in inconsistent interpretations of the exemption, which creates a safety concern. In addition, the TDGR are not aligned with the US regulations regarding buffer car requirements on unit trains. Due to this misalignment, the lesser requirement (i.e. no buffer cars) is often followed by Canadian railway companies for domestic shipments while buffer cars are employed for trans-border shipments. As a result, unit trains that originate and remain in Canada do not have buffer cars, while unit trains destined to or originating from the US have buffer cars often placed on both ends of the train for the entire Canada / US trip. The reason for requiring buffer cars at both ends of the train is that unit trains are generally configured with occupied locomotives at both the front and rear ends of the train. Thus, unit train shipments which remain in Canada pose a higher-level safety risk for their crew than those that originate or are destined to the US.⁶

Agricultural anhydrous ammonia exemption

Anhydrous ammonia is a toxic and corrosive gas widely used as a nitrogen fertilizer to support plant growth and to replenish nutrients in the soil. Currently, the TDGR exempt the transport of agricultural anhydrous ammonia used for field application from documentation and an ERAP if it is transported on land, and in a large Means of

sur la dynamique du matériel roulant. L'exemption vise à permettre une meilleure configuration des trains et à limiter le nombre de véhicules ferroviaires supplémentaires⁴, ce qui augmenterait la longueur des trains et pourrait nuire à la dynamique du matériel roulant⁵. Cependant, comme il n'y a pas de critères en vertu du RTMD actuel qui précise les situations pouvant avoir un effet négatif sur la dynamique du matériel roulant, cela a entraîné des interprétations incohérentes de l'exemption, soulevant ainsi des préoccupations en matière de sécurité. De plus, le RTMD n'est pas harmonisé avec la réglementation américaine concernant les exigences relatives aux wagons-tampons sur les trains-blocs. En raison de ce manque d'harmonisation, il arrive souvent que les compagnies de chemin de fer canadiennes ne respectent pas à la lettre le critère relatif aux wagons-tampons (par exemple aucun wagon-tampon) pour les expéditions intérieures, et aient recours aux wagons-tampons pour les expéditions transfrontalières. Par conséquent, les trains-blocs en provenance du Canada et qui demeurent au Canada n'ont pas de wagons-tampons, tandis que les trains-blocs à destination des États-Unis ou qui en proviennent ont souvent des wagons-tampons placés aux deux extrémités du train pour tout le voyage au Canada et aux États-Unis. La raison pour laquelle on exige des wagons-tampons aux deux extrémités du train est que les trains-blocs sont généralement constitués de locomotives occupées à l'avant et à l'arrière du train. Par conséquent, les expéditions de trains-blocs qui demeurent au Canada présentent un risque plus élevé pour la sécurité de leur équipe de train que ceux qui proviennent des États-Unis ou qui y sont destinés⁶.

Exemption relative à l'ammoniac anhydre à des fins agricoles

L'ammoniac anhydre est un gaz toxique et corrosif largement utilisé comme engrais azoté pour soutenir la croissance des plantes et reconstituer les nutriments dans le sol. À l'heure actuelle, le RTMD exempte des exigences en matière de documentation et de PIU, le transport d'ammoniac anhydre à des fins agricoles utilisé pour l'application

⁴ Railway vehicle is defined in the TDGR as any vehicle that is designed to be drawn or propelled on rails by any power other than muscle power and that is being prepared for use or being used on rails.

⁵ Bad train dynamics or train movement along the tracks due to opposing reactions of interconnected rail vehicles can result in accelerated damage to railway vehicle connections which may lead to connection failure. This connection failure could be followed by portions of the train detaching, and eventually lead to train derailment.

⁶ [Railroad Investigation Report RIR-22/13, CSX Transportation Derailment with Hazardous Materials Release and Fire, National Transportation Safety Board, February 13, 2020.](#)

⁴ Le RTMD définit un véhicule ferroviaire comme tout véhicule conçu pour être tiré ou propulsé sur des rails par une puissance autre que la force musculaire et qui est préparé pour être utilisé sur des rails.

⁵ Une mauvaise dynamique du matériel roulant ou un mauvais mouvement du train le long de la voie ferrée en raison de réactions opposées des véhicules ferroviaires interconnectés peuvent rapidement causer des dommages aux connexions entre les véhicules ferroviaires, ce qui peut entraîner une rupture de la connexion. Cette rupture de la connexion peut être suivie du détachement de certaines parties du train, ce qui peut éventuellement entraîner le déraillement du train.

⁶ [Railroad Investigation Report RIR-22/13, CSX Transportation Derailment with Hazardous Materials Release and Fire, National Transportation Safety Board, 13 février 2020.](#) (en anglais seulement)

Containment (MOC) [i.e. a nurse tank⁷ with a capacity of up to 10 000 L], and the distance travelled on public roads is less than or equal to 100 km. Since anhydrous ammonia is relatively easy to apply and is readily available, the demand for agricultural anhydrous ammonia is increasing, and the 100 km limit is difficult to enforce given it is a long distance on public roads.⁸ To cover the needs of farms, multi-tank system configurations (i.e. up to four tanks loaded on a single trailer allowing the transport of more than 10 000 L of anhydrous ammonia without ERAP coverage) are being used on Canadian public roads. The use of a multi-tank system configuration adds a lot of stress and strain (which causes deformation of the materials) onto both the trailer and the tanks. The current practice of utilizing multi-tank system configurations increases the probability of connection failures between the trailer and the tanks, which could lead to serious incidents. As a result, a potential release of anhydrous ammonia could occur for which there is no ERAP in place to mitigate the risk. Between 2002 and 2016, TC recorded 249 incidents involving anhydrous ammonia transported in nurse tanks, with a few reports of injuries due to chemical exposure, and in some cases, evacuation of residents nearby as a preventive measure.

Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations, 2015

The TDGR are not aligned with the latest changes adopted under the PTNSR, 2015, for the transport of unclassified radioactive waste materials and radioactive substances used for medical treatment or diagnosis.

au champ, s'il est transporté par voie terrestre et dans un grand contenant (par exemple un réservoir ravitailleur⁷ d'une capacité maximale de 10 000 L), et si la distance parcourue sur les voies publiques est inférieure ou égale à 100 km. Étant donné que l'ammoniac anhydre est relativement facile à appliquer et facile à se procurer, la demande pour l'ammoniac anhydre à des fins agricoles augmente, et la limite de 100 km est difficile à appliquer étant donné les longues distances parcourues sur les voies publiques⁸. Pour répondre aux besoins des exploitations agricoles, des configurations de systèmes à réservoirs multiples (par exemple jusqu'à quatre réservoirs sur une seule remorque permettant le transport de plus de 10 000 L d'ammoniac anhydre sans la nécessité d'un PIU) sont utilisées sur les routes publiques canadiennes. L'utilisation d'un système à réservoirs multiples crée une forte contrainte et de la tension (entraînant la déformation des matériaux) à la fois à la remorque et aux réservoirs. La pratique actuelle qui consiste à utiliser des configurations de systèmes à réservoirs multiples augmente la probabilité de défaillance de la connexion entre la remorque et les réservoirs, ce qui pourrait causer de graves incidents. Par conséquent, un rejet potentiel d'ammoniac anhydre pourrait se produire s'il n'y a pas de PIU en place pour atténuer le risque. Entre 2002 et 2016, TC a enregistré 249 incidents mettant en cause le transport d'ammoniac anhydre dans des réservoirs ravitailleurs, y compris quelques rapports de blessures causées par l'exposition à des produits chimiques et, dans certains cas, ces incidents comprenaient l'évacuation de résidents à proximité à titre préventif.

Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires (2015)

Le RTMD n'est pas harmonisé avec les plus récentes modifications adoptées en vertu du RETSN 2015 pour le transport de déchets radioactifs non classifiés et de matières radioactives utilisées à des fins médicales ou diagnostiques.

⁷ A nurse tank is a cargo tank intended to transport bulk anhydrous ammonia for farming purposes. Farmers can apply anhydrous ammonia to their fields using nurse wagons, pulled behind a tractor. Some of these nurse wagons consist of multiple interconnected tanks, while newer wagons consist of a larger single tank installed on a wagon. These are all considered as nurse tanks. As bulk containers, nurse tanks in Canada are subject to standards from the Canadian Standards Association (CSA). These standards, [CSA B620](#) and [CSA B622](#) were updated in 2020 to reintroduce a specific tank type, TC 51, as the main type of nurse tank to be used in agricultural service. Source: [New requirements for nurse tanks transporting anhydrous ammonia in Canada](#).

⁸ The Canadian production of agricultural anhydrous ammonia showed an increase of 719,000 metric tonnes between 2001 and 2021. Source: Statistics Canada. Table 32-10-0037-01 Canadian fertilizer production, by product type and fertilizer year, cumulative data and Table 32-10-0272-01 Canadian fertilizer production, by product type and fertilizer year.

⁷ Un réservoir ravitailleur est une citerne à cargaisons destinée à transporter de l'ammoniac anhydre en vrac à des fins agricoles. Les agriculteurs peuvent appliquer de l'ammoniac anhydre dans leurs champs à l'aide de chariots ravitailleurs tirés derrière un tracteur. Certains de ces wagons ravitailleurs sont constitués de plusieurs citernes reliées entre elles, tandis que les wagons plus récents sont constitués d'une seule citerne plus grande installée sur un wagon. Ils sont tous considérés comme des réservoirs ravitailleurs. En tant que contenants pour vrac, les réservoirs ravitailleurs au Canada sont soumis aux normes de l'Association canadienne de normalisation (CSA). Les normes [CSA B620](#) et [CSA B622](#) ont été mises à jour en 2020 afin de réintroduire un type de citerne précis, la TC 51, comme principal type de réservoir ravitailleur à utiliser dans le service agricole. Source : [Nouvelles exigences pour les réservoirs ravitailleurs transportant de l'ammoniac anhydre au Canada](#).

⁸ La production canadienne d'ammoniac anhydre à des fins agricoles a augmenté de 719 000 tonnes métriques entre 2001 et 2021. Source : Statistique Canada. Tableau 32-10-0037-01 Production d'engrais au Canada, selon le type de produit et la campagne de fertilisation, données cumulatives et Tableau 32-10-0272-01 Production d'engrais au Canada, selon le type de produit et la campagne de fertilisation.

When unclassified radioactive waste materials are identified in loads of waste at a dump site, they need to be shipped back to the consignor for further analysis and testing using more sophisticated equipment. Typically, these substances are detected at a dump site by a portable radiation detector, which is not adequate to perform the required analysis and testing of the loads. It is possible that the portable detector at the dump site is overly sensitive and is incorrectly identifying the waste as a Class 7 Radioactive Material,⁹ but this cannot be confirmed until proper analysis and testing have been completed.

In such a situation, the PTNSR, 2015 allow for the one-time transport of the unclassified waste materials to a safer location for proper characterization as long as specific conditions are met (i.e. the level of radiation detected is sufficiently low and there is no possibility for dispersal of the nuclear substances). The use of the one-time transport exemption also triggers additional notification and reporting to the Canadian Nuclear Safety Commission (CNSC), so it can monitor the situation and confirm the characterization has been completed and the radioactive substance has been disposed of safely.

However, unlike the PTNSR, 2015, the TDGR do not allow for the one-time transport of unclassified radioactive wastes from a dump site to conduct further analysis and testing. Under the TDGR, the transport of unclassified waste would be subject to specific documentation, training and marking requirements. When there is a discrepancy between different requirements pertaining to the transportation of dangerous goods, the expectation is that the stricter requirements prevail and, therefore, must be met. This means that, if unclassified radioactive waste is detected at a dump site, the driver of the vehicle carrying the waste would be expected to follow the requirements of the TDGR, in which case, the vehicle would need to remain at the dump site until the radioactive materials can be properly characterized.¹⁰ Leaving the vehicle in place could create safety risk, depending on the quantity / type of radiation detected and the time needed to conduct a proper analysis. Furthermore, industry stakeholders have

Lorsque l'on trouve des déchets radioactifs non classifiés dans des chargements de déchets à un site d'enfouissement, ils doivent être renvoyés à l'expéditeur pour une analyse et des essais plus poussés à l'aide d'équipement plus perfectionné. Habituellement, c'est un détecteur de rayonnement portatif qui détecte ces matières à un site d'enfouissement, mais ce détecteur ne peut pas effectuer l'analyse et les essais requis des charges. Il est possible que le détecteur portatif sur le site d'enfouissement soit trop sensible et qu'il détecte incorrectement les déchets comme des matières radioactives de classe 7⁹; toutefois, cela ne peut être confirmé tant que l'analyse et les essais appropriés n'ont pas été effectués.

Dans une telle situation, le RETSN 2015 permet de transporter une seule fois des déchets non classifiés vers un endroit plus sûr en vue d'une caractérisation appropriée, pourvu que les conditions particulières soient respectées (c'est-à-dire que le niveau de rayonnement détecté soit suffisamment faible et qu'il n'y ait aucune possibilité de dispersion des substances nucléaires). L'utilisation de cette dérogation pour le transport déclenche également une notification et un signalement supplémentaire à la Commission canadienne de sûreté nucléaire (CCSN), afin qu'elle puisse surveiller la situation, confirmer que la caractérisation a été effectuée et confirmer que la matière radioactive a été éliminée de façon sécuritaire.

Toutefois, contrairement au RETSN 2015, le RTMD ne permet pas de transporter une seule fois des déchets radioactifs non classifiés à partir d'un site d'enfouissement en vue de la conduite d'autres analyses et essais. En vertu du RTMD, le transport de déchets non classifiés serait assujéti à des exigences précises en matière de documentation, de formation et de marquage. Lorsqu'il y a un écart entre les différentes exigences relatives au transport des marchandises dangereuses, l'on s'attend à ce que les exigences les plus strictes prévalent et qu'elles soient respectées. Cela signifie que, si des déchets radioactifs non classifiés sont détectés à un site d'enfouissement, le conducteur du véhicule transportant les déchets devrait respecter les exigences du RTMD. Ainsi, le véhicule devra demeurer sur le site d'enfouissement jusqu'à ce que les matières radioactives puissent être correctement caractérisées¹⁰. Le fait de laisser le véhicule en place pourrait créer un risque pour la sécurité, selon la quantité ou le

⁹ In the UN Recommendations, dangerous substances are assigned to one of nine different classes based on the nature of the hazard or the most predominant hazards they present. Some of these classes are subdivided into divisions. For example, a dangerous substance containing unstable particles due to excess of energy which is capable of naturally emitting radiation as a form of releasing this extra energy is assigned to Class 7, Radioactive Materials.

¹⁰ Source: *Canada Gazette*, Part I, Volume 148, Number 26: *Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations, 2014*; *Canada Gazette*, Part II, Volume 149, Number 13 *Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations, 2015*

⁹ Dans les recommandations de l'ONU, les substances dangereuses sont classées dans l'une des neuf catégories différentes en fonction de la nature du danger ou des dangers prédominants qu'elles présentent. Certaines de ces classes sont subdivisées en divisions. Par exemple, la classe 7, Matières radioactives est attribué à une substance dangereuse contenant des particules instables en raison d'un excès d'énergie qui est capable d'émettre naturellement des radiations comme forme de libération de cette énergie supplémentaire.

¹⁰ Source : *Gazette du Canada*, Partie I, volume 148, numéro 26 : *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires (2014)*; *Gazette du Canada*, Partie II, volume 149, numéro 13 *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires (2015)*

raised concerns about the cost implications of leaving the vehicle in place for a prolonged period.

It is important to note that the latest requirements under the PTNSR, 2015 for the transport of unclassified wastes were developed under the guidance of CNSC, which is the Canadian leading authority governing the safe and secure transportation, including the classification scheme and packaging requirements, of radioactive substances nationally and internationally. As such, it is TC's position that the PTNSR, 2015, and not the TDGR, should be followed when unclassified radioactive waste is detected at a dump site.

Similarly, radioactive materials contained in human or animal tissue (or a sample from human or animal tissue) transported for the purpose of medical treatment, diagnostic medical assessment, or research are not currently exempted from documentation, training, and marking requirements under the TDGR, whereas such substances are exempted from documentation, markings, training requirements under the PTNSR, 2015. As Canadian consignors must follow the more stringent set of rules when faced with differing requirements that apply to a given situation, they must follow the rules set out in the TDGR, which require documentation, training, safety marks, etc.

For better harmonization and to improve the federal statutory corpus governing the transportation of dangerous goods, the TDGR need to be updated to include the latest changes adopted in the PTNSR, 2015 for the transport of unclassified radioactive waste materials and radioactive substances used for medical treatment or diagnosis. The discrepancy between the TDGR and the PTNSR, 2015, creates a burden to Canadian consignors as they have to contend with two sets of rules and cannot benefit from current exemptions (assessed to be safe and in the public interest) in the PTNSR 2015 when applicable.

International harmonization

Certain provisions in the TDGR do not align with international codes and this misalignment can create confusion among stakeholders and negatively impact international trade, as follows below.

- While the UN Recommendations include a special provision to specify requirements for refrigerating machines containing non-flammable, non-toxic compressed or liquefied gases or ammonia, the TDGR do not. This misalignment prevents Canadian consignors

type de rayonnement détecté et le temps nécessaire pour effectuer une analyse appropriée. De plus, les intervenants de l'industrie ont soulevé des préoccupations au sujet des répercussions financières associées au fait de laisser le véhicule en place pendant une période prolongée.

Il est important de noter que les plus récentes exigences du RETSN 2015 pour le transport des déchets non classifiés ont été élaborées sous la direction de la CCSN, qui est l'autorité canadienne de premier plan en matière de sûreté et de sécurité du transport, y compris le système de classification et les exigences relatives à l'emballage des matières radioactives, à l'échelle nationale et internationale. Par conséquent, TC est d'avis que le RETSN 2015, et non le RTMD, devrait être suivi lorsque des déchets radioactifs non classifiés sont détectés à un site d'enfouissement.

De même, les matières radioactives contenues dans les tissus humains ou animaux (ou un échantillon de tissus humains ou animaux) transportées à des fins de traitement médical, de diagnostic médical ou de recherche ne sont pas actuellement exemptées des exigences en matière de documentation, de formation et de marquage en vertu du RTMD, alors que ces matières sont exemptées des exigences en matière de documentation, de formation et de marquage en vertu du RETSN 2015. Étant donné que les expéditeurs canadiens doivent suivre un ensemble de règles plus strictes lorsqu'ils sont confrontés à des exigences différentes qui s'appliquent à une situation donnée, ils doivent suivre les règles établies dans le RTMD, qui exigent de la documentation, de la formation, des indications de danger, etc.

Pour une meilleure harmonisation et pour améliorer le corpus législatif fédéral régissant le transport des marchandises dangereuses, le RTMD doit être mis à jour afin d'y intégrer les dernières modifications adoptées dans le RETSN 2015 pour le transport de déchets radioactifs non classifiés et de matières radioactives utilisées à des fins médicales ou diagnostiques. L'écart entre le RTMD et le RETSN 2015 impose un fardeau aux expéditeurs canadiens, car ils doivent composer avec deux ensembles de règles et ne peuvent pas bénéficier des exemptions actuelles (jugées sécuritaires et dans l'intérêt public) du RETSN 2015, s'il y a lieu.

Harmonisation à l'échelle internationale

Certaines dispositions du RTMD ne sont pas harmonisées avec les codes internationaux, et cette lacune peut créer de la confusion chez les intervenants et avoir une incidence négative sur le commerce international, comme cela décrit ci-dessous.

- Même si les recommandations de l'ONU comprennent une disposition particulière pour préciser les exigences relatives aux machines frigorifiques contenant de l'ammoniac ou des gaz comprimés non inflammables, non

from benefiting from the extra clarity related to the refrigerating machines exemption namely the type and quantity limits of dangerous goods already contained in such machines.

- Currently, there is misalignment between the UN Recommendations and the TDGR regarding the shipping name of alkali metals (i.e. lithium, sodium, potassium, rubidium, and cesium) and alkaline earth metals (i.e. magnesium, calcium, strontium, and barium). This misalignment with international models creates unnecessary burden to Canadian consignors as they have to contend with two sets of rules pertaining to shipping names on shipping documents during international trade.
- The UN Recommendations have a special provision that specifies the requirements regarding the classification scheme for certain pesticides based on their LC_{50} ¹¹ and LD_{50} ¹² values (a total of 26 UN numbers). Currently, the TDGR do not include a similar provision to inform consignors how to adequately classify these dangerous goods. Standardized international classification requirements for pesticides would help safeguard that hazards are clearly and consistently communicated to first responders and others involved in the transport of these dangerous goods. If these internationally recognized classification requirements are not properly followed, the hazards posed by pesticides may not be adequately communicated to first responders and others involved in the transport of these dangerous goods.
- The UN Recommendations exempt household light bulbs from documentation, training, and safety mark requirements if the light bulbs do not contain radioactive materials and do not contain mercury in quantities higher than 1 kg of mercury for sea and land transport, and 15 g for air transport. However, the TDGR do not provide a similar exemption for the transport of these light bulbs and do not specify that these bulbs are included in the exemption for mercury contained in manufactured articles. This misalignment prevents Canadian consignors from benefiting from the exemption.

toxiques ou liquéfiés, le RTMD, lui, n'en contient pas. Ce manque d'harmonisation empêche les expéditeurs canadiens de bénéficier de données supplémentaires liées à l'exemption des machines frigorifiques, à savoir le type et la quantité maximale de marchandises dangereuses déjà contenues dans ces machines.

- À l'heure actuelle, il y a un manque d'harmonisation entre les recommandations de l'ONU et le RTMD en ce qui concerne l'appellation réglementaire des métaux alcalins (par exemple le lithium, le sodium, le potassium, le rubidium et le césium) et des métaux alcalino-terreux (par exemple le magnésium, le calcium, le strontium et le baryum). Ce manque d'harmonisation avec les modèles internationaux crée un fardeau inutile pour les expéditeurs canadiens, car ils doivent composer avec deux ensembles de règles relatives aux appellations réglementaires sur les documents d'expédition dans le contexte du commerce international.
- Les recommandations de l'ONU comportent une disposition particulière qui précise les exigences relatives au système de classification de certains pesticides en fonction de leur CL_{50} ¹¹ et de leurs valeurs DL_{50} ¹² (un total de 26 numéros UN). À l'heure actuelle, le RTMD ne contient pas de disposition semblable pour informer les expéditeurs de la façon de classer adéquatement ces marchandises dangereuses. Des exigences internationales normalisées en matière de classification des pesticides aideraient à établir que les dangers sont communiqués de façon claire et uniforme aux premiers intervenants et aux autres personnes qui participent au transport de ces marchandises dangereuses. Si ces exigences de classification reconnues à l'échelle internationale ne sont pas respectées adéquatement, les dangers posés par les pesticides pourraient ne pas être communiqués adéquatement aux premiers intervenants et aux autres personnes qui participent au transport de ces marchandises dangereuses.
- Les recommandations de l'ONU exemptent les ampoules électriques domestiques des exigences en matière de documentation, de formation et d'indication de danger si les ampoules ne contiennent pas de matières radioactives et ne contiennent pas de mercure en quantité supérieure à 1 kg de mercure pour le transport maritime et terrestre, et de 15 g pour le transport aérien. Toutefois, le RTMD ne prévoit pas d'exemption semblable pour le transport de ces ampoules et ne précise pas que ces ampoules sont visées par l'exemption pour le mercure contenu dans les objets manufacturés. Ce manque d'harmonisation empêche les expéditeurs canadiens de bénéficier de l'exemption.

¹¹ LC_{50} means the lowest concentration of gas, vapour, mist, or dust that, when administered by continuous inhalation to both male and female young adult albino rats for one hour, results in the death within 14 days of one half of the animals.

¹² LD_{50} (dermal) means the lowest amount of a substance that, when administered by continuous contact with the bare skin of both male and female young adult albino rabbits for 24 hours, results in the death within 14 days of one half of the animals.

¹¹ CL_{50} signifie la plus faible concentration de gaz, de vapeur, de brouillard ou de poussière qui, administrée par inhalation continue pendant une heure, à un groupe de jeunes rats albinos adultes mâles et femelles, entraîne la mort, dans un délai de quatorze jours, de la moitié des animaux.

¹² DL_{50} (absorption cutanée) signifie la plus faible dose d'une matière qui, appliquée pendant vingt-quatre heures par contact continu avec la peau nue de jeunes lapins albinos adultes mâles et femelles, entraîne la mort, dans un délai de quatorze jours, de la moitié des animaux.

- The UN Recommendations set out marking requirements for unpackaged articles¹³ other than Class 1, Explosives¹⁴ if the articles are transported empty, uncleaned, and unpackaged. The UN Recommendations also specify the conditions that need to be met for the competent authority to approve the transport of the unpackaged articles. However, the TDGR do not include the term “unpackaged article” nor specify the marking requirements for these articles. This misalignment can create confusion for stakeholders and could lead to safety issues as without the required markings, the hazards posed by these articles would not be immediately communicated to first responders and others involved in the trade chain.
- The UN Recommendations specify the shipping names or technical names assigned to all medical wastes or clinical wastes that are permitted for transport under the identification UN Number “UN3291” and the shipping name “(BIO) MEDICAL WASTE, N.O.S.” Currently, the TDGR do not have a similar provision to guide stakeholders in the classification of these types of dangerous goods. As a result, impacted stakeholders are following outdated provisions for national trade and they must contend with two sets of rules for international trade.
- Les recommandations de l’ONU énoncent les exigences en matière de marquage pour les objets non emballés¹³ autres que les explosifs de classe 1¹⁴, si les objets sont transportés vides, non nettoyés et non emballés. Les recommandations de l’ONU précisent également les conditions à remplir pour que l’autorité compétente approuve le transport des objets non emballés. Toutefois, le RTMD ne comprend pas le terme « objet non emballé » et ne précise pas les exigences de marquage pour ces objets. Ce manque d’harmonisation peut créer de la confusion chez les intervenants et entraîner des problèmes de sécurité, car, en l’absence des marquages requis, les dangers posés par ces objets ne seraient pas immédiatement communiqués aux premiers intervenants et aux autres intervenants de la chaîne commerciale.
- Les recommandations de l’ONU précisent les appellations réglementaires ou les appellations techniques attribuées à tous les déchets médicaux ou les déchets d’hôpital qui sont autorisés à être transportés sous le numéro d’identification de l’ONU « UN3291 » et l’appellation réglementaire « DÉCHET (BIO) MÉDICAL, N.S.A. ». À l’heure actuelle, le RTMD ne contient pas de disposition semblable pour guider les intervenants dans la classification de ces types de marchandises dangereuses. Par conséquent, les intervenants concernés suivent des dispositions désuètes pour le commerce national et doivent composer avec deux ensembles de règles pour le commerce international.

Outdated provisions

Stakeholders have expressed concerns about outdated provisions of the TDGR, as follows below.

- When dangerous goods, other than Class 1, Explosives or Class 7, Radioactive Materials, are in transport between two properties within 3 km or less on public roads, the TDGR do not apply if the road vehicle displays a placard (i.e. sign for public display) for the primary class of each of the dangerous goods or a danger placard. However, the TDGR fail to specify that the danger placard can only be displayed if three conditions are met, namely that the total mass of dangerous goods included in the same class is less than 1 000 kg, the dangerous goods do not require an ERAP, and the goods are included in different classes and contained in

Dispositions désuètes

Les intervenants ont exprimé des préoccupations au sujet des dispositions désuètes du RTMD, comme cela est décrit ci-dessous.

- Lorsque des marchandises dangereuses, autres que celles qui sont incluses dans la classe 1, Explosifs, ou dans la classe 7, Matières radioactives, qui sont en transport entre deux propriétés dans un rayon de 3 km ou moins sur les voies publiques, le RTMD ne s’applique pas si le véhicule routier porte une plaque (par exemple un panneau pour affichage public) pour la classe primaire de chacune des marchandises dangereuses, ou encore une plaque danger. Toutefois, le RTMD ne précise pas que l’indication de danger ne peut être apposée que si trois conditions sont remplies,

¹³ Unpackaged articles (other than Class 1 articles) are large and robust articles that cannot be packaged in accordance with the requirements of Chapter 6.1 or 6.6 of the UN Recommendations. Such articles can be transported empty, uncleaned, and unpackaged if the competent authority approves such transport. Source: *Model Regulations on the Transport of Dangerous Goods*, published by the United Nations.

¹⁴ An explosive is a solid or liquid substance (or a mixture of substances) or an article which is capable by chemical reaction of producing gas at such a temperature and pressure and at a speed to cause damage to the surroundings. Source: *Model Regulations on the Transport of Dangerous Goods*, published by the United Nations.

¹³ Les objets non emballés (autres que les objets de la classe 1) sont des objets volumineux et robustes qui ne peuvent pas être emballés conformément aux exigences des chapitres 6.1 ou 6.6 des recommandations de l’ONU. Ces objets peuvent être transportés vides, non nettoyés et non emballés si l’autorité compétente approuve le transport. Source : *Règlement type sur le transport des marchandises dangereuses*, publié par les Nations Unies.

¹⁴ Un explosif est une substance solide ou liquide (ou un mélange de substances) ou un objet capable, par réaction chimique, de produire des gaz à une température et une pression et à une vitesse telles qu’il en résulte des dégâts dans la zone environnante. Source : *Règlement type sur le transport des marchandises dangereuses*, publié par les Nations Unies.

two or more small MOC. This lack of specificity results in confusion about how the danger placard is to be used and could lead to safety issues if the correct hazards associated with the type/quantity of dangerous goods in transport are not communicated consistently. In addition, the requirement to inform local police, in writing, of the nature of the dangerous goods in advance of their transport has been determined to be an unnecessary burden by local enforcement officers since the transport of these goods must already comply with applicable placard requirements.

- Currently, the TDGR do not prohibit the display of safety marks (i.e. labels, placards, or UN number) if dangerous goods are present in an MOC in a quantity less than the marking thresholds as long as these marks are not misleading as to the presence or nature of the dangerous goods. The TDGR outline the conditions for when a MOC must display safety marks. However, the TDGR do not permit the voluntary display of UN numbers on a road vehicle or a railway vehicle. Since the voluntary display of the proper UN numbers during the transport of dangerous goods in or on these vehicles is not misleading as to the presence and nature of dangerous goods, this provision would benefit from an update to better align the marking rules, namely the display of UN numbers for both MOC and means of transport.
- Sometimes, after an MOC has been emptied, a small amount of dangerous goods residue may still be present. The TDGR provide that an empty MOC can be shipped if it is accompanied with a shipping document stating “Residue-Last Contained.” However, the current provision does not specify that all indications related to the quantity of dangerous goods must be crossed out on the shipping document. This omission results in a misleading message as to the presence and the quantity of dangerous goods remaining in the empty container.
- When a large MOC or Intermediate Bulk Container (IBC)¹⁵ is placed inside a means of transport like a van trailer, the safety marks may no longer be visible from outside the vehicle. The TDGR currently specify that the required safety marks on the MOC must be visible from outside the vehicle, or these marks must be displayed on the outside of the vehicle to secure their visibility for emergency response purposes. The current requirement, however, is open to misinterpretation because it does not differentiate between an outer large means of containment and a means of transport (i.e. road vehicle or rail vehicle).

à savoir que la masse totale des marchandises dangereuses comprises dans la même classe est inférieure à 1 000 kg, que les marchandises dangereuses n’ont pas besoin d’un PIU, et les marchandises sont de différentes classes et contenues dans deux ou plusieurs petits contenants. Ce manque de précision entraîne de la confusion quant à la façon d’utiliser la plaque danger et pourrait entraîner des problèmes de sécurité si les dangers associés au type ou à la quantité des marchandises dangereuses transportées ne sont pas communiqués de façon uniforme. De plus, l’obligation d’informer la police locale, par écrit, de la nature des marchandises dangereuses avant leur transport a été jugée comme un fardeau inutile par les agents d’application de la loi locaux puisque le transport de ces marchandises doit déjà être conforme aux exigences applicables concernant les plaques.

- À l’heure actuelle, le RTMD n’interdit pas l’affichage d’indications de danger (par exemple des étiquettes, des plaques ou des numéros UN) si des marchandises dangereuses sont présentes dans un contenant en quantité inférieure aux seuils de marquage, pourvu que ces indications ne soient pas trompeuses quant à la présence ou à la nature des marchandises dangereuses. Le RTMD décrit les conditions dans lesquelles un contenant doit afficher des indications de danger. Toutefois, le RTMD ne permet pas l’affichage volontaire des numéros UN sur un véhicule routier ou un véhicule ferroviaire. Étant donné que l’affichage volontaire des numéros UN appropriés pendant le transport de marchandises dangereuses à l’intérieur ou à l’extérieur de ces véhicules n’est pas trompeur quant à la présence et à la nature des marchandises dangereuses, cette disposition bénéficierait d’une mise à jour pour mieux harmoniser les règles en matière de marquage, notamment l’affichage des numéros UN pour les contenants et les moyens de transport.
- Parfois, après qu’un contenant a été vidé, une petite quantité de résidus de marchandises dangereuses peut encore être présente. Le RTMD prévoit qu’un contenant vide peut être expédié s’il est accompagné d’un document d’expédition indiquant « Résidu – dernier contenu ». Cependant, la disposition actuelle ne précise pas que toutes les indications relatives à la quantité de marchandises dangereuses doivent être biffées sur le document d’expédition. Cette omission donne lieu à un message trompeur quant à la présence et à la quantité de marchandises dangereuses qui restent dans le contenant vide.
- Lorsqu’un grand contenant ou un grand récipient pour vrac (GRV)¹⁵ est placé à l’intérieur d’un moyen de

¹⁵ An IBC is defined in the CAN/CGSB-43.146-2016 as a rigid or flexible portable means of containment, other than a bag, box, drum or jerrican, as defined in TP14850, and that is designed for mechanical handling and is resistant to the stresses produced in handling and transport, as determined by tests.

¹⁵ Un GRV est défini dans la norme CAN/CGSB-43.146-2016 comme un contenant rigide ou souple portable, autre qu’un sac, une caisse, un fût ou un bidon conformément aux définitions de la norme TP14850, conçu pour une manutention mécanique et pouvant résister aux contraintes produites pendant la manutention et le transport, ce qui doit être confirmé par des essais.

- Part 16 (Inspectors) of the TDGR contains erroneous references to sections of the TDG Act as well as certain outdated forms and tables. These forms and tables are now set out in an internal policy that is already in use by TC inspectors.
 - The TDGR allow the transport of a “gross mass” of up to 150 kg of oxygen cylinders only if the valves are in the closed position. The TDGR do not allow the use of compressed oxygen cylinders with open valves for medical purposes during transport on board a road vehicle, a railway vehicle, or a vessel on a domestic voyage. In addition, a company that requires an open oxygen valve for the purpose of aeration and oxygenation of fish tanks or aquatic organisms during transport needs to apply for an EC. In response to stakeholder applications, TC has authorized these activities under 24 ECs since 2008. Recurrent applications for ECs impose an administrative cost on both industry and TC. The TDGR need to be updated so that recurrent applications for ECs in such circumstances would no longer be needed.
 - Currently, enforcement officers such as police, wildlife and peace officers need to obtain ECs under the TDGR to transport dangerous goods required to carry out their duties (e.g. firearms) on a road vehicle, a rail vehicle, or a vessel on a domestic voyage. TC has issued 17 ECs to provide enforcement officers exemptions to transport the dangerous goods they need to carry out their duties. The first EC was issued in 2001. The TDGR need to be updated to clarify that dangerous goods required for enforcement officers to perform their duties are outside the general scope of the TDGR and do not require an EC.
 - The current TDGR do not permit the transport of empty drums or IBCs containing residue of dangerous goods to a facility for the purpose of remanufacturing, repairing, or conducting leak tests. In response to stakeholders’ requests, TC has issued two ECs since 2016 to authorize this activity when certain conditions are met [i.e. drums or IBCs need to be accompanied by a document that includes the class or division of each residue followed by the words “Residue Drums” or “Residue IBC(s)” and the number of drums or IBCs containing the residue of dangerous goods]. However, in the interest of reducing the burden on both industry and TC, the TDGR need to be updated so that recurrent applications for ECs in such circumstances would no longer be needed.
- transport comme une semi-remorque fermée, les indications de danger peuvent ne plus être visibles de l’extérieur du véhicule. À l’heure actuelle, le RTMD précise que les indications de danger requises sur les contenants doivent être visibles de l’extérieur du véhicule, ou qu’elles doivent être affichées à l’extérieur du véhicule et permettre leur visibilité aux fins d’intervention d’urgence. Toutefois, l’exigence actuelle peut être mal interprétée, car elle ne fait pas de distinction entre un grand contenant extérieur et un moyen de transport (par exemple un véhicule routier ou un véhicule ferroviaire).
- La partie 16 (Inspecteurs) du RTMD contient des renvois erronés à des articles de la Loi sur le TMD ainsi qu’à certains formulaires et tableaux désuets. Ces formulaires et tableaux font maintenant partie d’une politique interne déjà utilisée par les inspecteurs de TC.
 - Le RTMD permet le transport d’une « masse brute » allant jusqu’à 150 kg de bouteilles d’oxygène seulement si les soupapes sont en position fermée. Le RTMD ne permet pas l’utilisation de bouteilles d’oxygène comprimées munies de soupapes ouvertes à des fins médicales lorsqu’elles sont transportées à bord d’un véhicule routier, d’un véhicule ferroviaire ou d’un bâtiment au cours d’un voyage intérieur. De plus, une entreprise qui a besoin d’une bouteille d’oxygène munie d’une soupape ouverte aux fins de l’aération et de l’oxygénation de réservoirs à poisson ou d’organismes aquatiques pendant le transport doit présenter une demande de CE. Pour répondre aux demandes d’intervenants, TC a autorisé ces activités conformément à 24 CE depuis 2008. Les demandes récurrentes de CE imposent des coûts administratifs à l’industrie et à TC. Le RTMD doit être mis à jour de façon à ce que de telles demandes récurrentes de CE ne soient plus nécessaires.
 - À l’heure actuelle, les agents d’application de la loi, comme les policiers, les agents de la faune et les agents de la paix, doivent obtenir des CE en vertu du RTMD pour transporter les marchandises dangereuses nécessaires à l’exercice de leurs fonctions (par exemple des armes à feu) à bord d’un véhicule routier, d’un véhicule ferroviaire ou d’un bâtiment au cours d’un voyage intérieur. TC a émis 17 CE pour accorder des exemptions aux agents d’application de la loi afin qu’ils puissent transporter les marchandises dangereuses dont ils ont besoin pour s’acquitter de leurs fonctions. Le premier CE a été délivré en 2001. Le RTMD doit être mis à jour pour préciser que les marchandises dangereuses dont les agents d’application de la loi ont besoin pour s’acquitter de leurs fonctions ne sont pas visées par la portée générale du RTMD et ne nécessitent pas de CE.
 - Le RTMD actuel ne permet pas le transport de fûts vides ou de GRV contenant des résidus de marchandises dangereuses vers une installation aux fins de reconstruction, de réparation ou d’essais d’étanchéité. Pour répondre aux demandes des intervenants, TC a délivré deux CE depuis 2016 afin d’autoriser cette

Administrative issues

Certain provisions in the TDGR which are administrative in nature are creating confusion among stakeholders and need to be clarified, as follows below.

- The current exemption in the TDGR sets the capacity limit for alcoholic beverages included in packing group III (i.e. substances presenting low danger) to 250 L or less per MOC. This limit has created confusion among consignors as to whether the capacity limit per MOC should be 250 L or 450 L because the current limit in the other exemption for flammable liquids included in packing group III is less than or equal to 450 L (i.e. equal to a small MOC limit).
- For dangerous goods in excepted quantities, the English version of subsection 1.17.1(7) found in Part 1 of the TDGR provides the option of having a shipping document as long as it includes the words “dangerous goods in excepted quantities” and the number of outer MOC. Whereas the French version of the same subsection does not specify that a shipping document is optional to accompany these goods. The French version of this subsection needs to be adjusted to reflect the correct information provided in the English version.
- There is a discrepancy in the use of the term “Exemption” in the titles of Part 1 sections. Some sections include the term “Exemption” in their titles. Since Part 1 of the TDGR relates to special cases and exemptions from specific requirements for domestic transport, the term “Exemption” is not necessary in the sections’ titles, and would be removed from the sections’ titles, with all necessary grammatical modifications, with the exception of sections 1.38 and 1.47 to 1.50 as they will be modified in a subsequent amendment.
- The fire extinguishers exemption found in Part 1 of the TDGR relates only to one UN number (UN1044, FIRE EXTINGUISHERS with compressed or liquefied gas). To simplify Part 1 of the TDGR, this exemption would be moved to Schedule 2 as a new special provision. This would be an editorial change to simplify Part 1 of the TDGR.
- The TDGR set the quantity limit for the black powder (gunpowder) exemption to 150 kg. This quantity limit is erroneous and is not consistent with the

activité lorsque certaines conditions sont remplies (par exemple les fûts ou les GRV doivent être accompagnés d’un document qui comprend la classe ou la division de chaque résidu suivi de la mention « fût(s) de résidu » ou « GRV de résidu » ainsi que le nombre de fûts ou de GRV contenant des résidus de marchandises dangereuses). Toutefois, pour alléger le fardeau pour l’industrie et TC, le RTMD doit être mis à jour afin que de telles demandes récurrentes de CE ne soient plus nécessaires.

Enjeux administratifs

Certaines dispositions du RTMD qui sont de nature administrative sèment la confusion parmi les intervenants et doivent être clarifiées, comme cela est indiqué ci-dessous.

- L’exemption actuelle du RTMD fixe la limite de capacité pour les boissons alcoolisées comprises dans le groupe d’emballage III (c’est-à-dire les substances présentant un faible danger) de 250 L ou moins par contenant. Cette limite a créé de la confusion chez les expéditeurs quant à savoir si la limite de capacité par contenant devrait être de 250 L ou de 450 L, car la limite actuelle de l’autre exemption pour les liquides inflammables compris dans le groupe d’emballage III est indiquée comme étant inférieure ou égale à 450 L (c’est-à-dire égale à la limite d’un petit contenant).
- Dans le cas des marchandises dangereuses en quantités exceptées, la version anglaise du paragraphe 1.17.1(7) de la partie 1 du RTMD offre la possibilité de détenir un document d’expédition pourvu qu’il contienne les mots « marchandises dangereuses en quantités exceptées » et le nombre de contenants extérieurs. Par contre, la version française du même paragraphe ne précise pas qu’il est possible de détenir un document d’expédition pour accompagner ces marchandises. La version française de ce paragraphe doit être modifiée pour tenir compte des renseignements exacts fournis dans la version anglaise.
- De plus, il y a une différence dans l’utilisation du terme « exemption » dans les titres des articles de la partie 1. Certains articles comprennent le terme « exemption » dans leurs titres. Comme la partie 1 du RTMD porte sur les cas spéciaux et les exemptions aux exigences particulières pour le transport intérieur, le terme « exemption » n’est pas nécessaire dans les titres des articles et sera supprimé du titre de ces articles, avec toutes les modifications grammaticales nécessaires, à l’exception des articles 1.38 et 1.47 à 1.50, qui seront modifiés dans un amendement ultérieur.
- L’exemption relative aux extincteurs qui figure à la partie 1 du RTMD ne concerne qu’un seul numéro UN (UN1044, EXTINCTEURS avec un gaz comprimé ou liquéfié). Pour simplifier la partie 1 du RTMD, cette exemption serait déplacée à l’annexe 2 en tant que nouvelle disposition particulière. Il s’agirait d’un changement de forme pour simplifier la partie 1 du RTMD.

maximum quantity permitted under the *Explosives Regulations, 2013*, for transport on a road vehicle, a railway vehicle, or a vessel on a domestic voyage, which is 75 kg of propellant powder.

- The TDGR allow the transport of aerosol containers and gas cartridges if they are in a MOC that is in compliance with the requirements for transporting gases in Part 5. However, special provision 80 of Schedule 2 does not specify that these dangerous goods must be packed in accordance with the applicable packing instruction set out in the Canadian General Standards Board (CGSB) safety standard 43.123.¹⁶ A reference to this standard is required to outline expectations and requirements.

Technical standards for means of containment

Currently, the TDGR incorporate by reference¹⁷ an outdated standard for rail cars and ton containers that does not reflect current industry practices. TC safety standard, TP14877 (formerly CAN/CGSB-43.147),¹⁸ a statically referenced standard¹⁹ in the TDGR, sets out requirements for the design, manufacture, and use of means of containments for the transportation of dangerous goods by rail, rail tank cars, and ton containers. In 2019, TC proposed to return to the use of CGSB standards and split the TP14877 standard into two separate standards, i.e. CAN/CGSB-43.147 for rail cars and CAN/CGSB-43.149 for ton containers published in March 2023 and in April 2023 respectively. This proposition was made because the TP14877 standard could not

- Le RTMD fixe à 150 kg la quantité maximale de l'exemption pour la poudre noire. Cette limite de la quantité est erronée et n'est pas conforme à la quantité maximale permise en vertu du *Règlement de 2013 sur les explosifs* pour le transport à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un bâtiment au cours d'un voyage intérieur, qui est de 75 kg de poudre propulsive.
- Le RTMD permet le transport de contenants aérosols et de cartouches à gaz s'ils sont dans un contenant conforme aux exigences relatives au transport des gaz de la partie 5. Toutefois, la disposition particulière 80 de l'annexe 2 ne précise pas que ces marchandises dangereuses doivent être emballées conformément aux instructions d'emballage applicables énoncées dans la norme de sécurité 43.123 de l'Office des normes générales du Canada (ONGC)¹⁶. Un renvoi à cette norme doit être incorporé pour décrire les attentes et les exigences.

Normes techniques pour les contenants

À l'heure actuelle, le RTMD incorpore par renvoi¹⁷ une norme désuète pour les wagons et les contenants d'une tonne, qui ne reflète pas les pratiques actuelles de l'industrie. La norme de sécurité TP14877 de Transports Canada (anciennement la norme CAN/CGSB-43.147)¹⁸, une norme de renvoi statique¹⁹ dans le RTMD, énonce les exigences relatives à la conception, à la fabrication et à l'utilisation de contenants pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, soit par wagon-citerne ou contenant d'une tonne. En 2019, TC a proposé de revenir aux normes de l'ONGC et de diviser la norme TP14877 en deux normes distinctes, soit la norme CAN/CGSB-43.147 pour les wagons et la norme CAN/CGSB-43.149 pour les contenants d'une tonne; ces normes ont été publiées en

¹⁶ CAN/CGSB-43.123 sets out the packaging requirements for aerosol containers and gas cartridges used for the transport of dangerous goods published by the Canadian General Standards Board.

¹⁷ Incorporate by reference is a technique that incorporates, in whole or in part, the content of a document (such as a directive, list, or standard) into a regulation without having to duplicate the document's text. When a document is incorporated by reference, the incorporated wording has the same effect as if it appeared in the regulation and is legally binding.

¹⁸ In 2013, TC published the 1st edition of TP14877 (Containers for Transport of Dangerous Goods by Rail) to replace the rail tank standard originally developed by Canadian General Standards Board standard (CGSB-43.147)

¹⁹ Static incorporation is the incorporation by reference of a document into a regulation, as it exists on a particular date. Any amendment to the document would not take effect in the regulations, unless the regulations are amended through the usual regulatory process to reference the newer version. In the absence of such a regulatory change, the originally referenced version remains in force for the purposes of the regulations.

¹⁶ La norme CGSB-43.123 énonce les exigences relatives à l'emballage des contenants aérosols et des bouteilles de gaz utilisés pour le transport de marchandises dangereuses publiées par l'Office des normes générales du Canada.

¹⁷ L'incorporation par renvoi est une technique qui incorpore, en tout ou en partie, le contenu d'un document (comme une directive, une liste ou une norme) dans un règlement sans avoir à reproduire le texte du document. Lorsqu'un document est incorporé par renvoi, le libellé incorporé a le même effet que s'il figurait dans le règlement, et il est juridiquement contraignant.

¹⁸ En 2013, Transports Canada a publié la 1^{re} édition de la norme TP14877 (Contenants pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer) afin de remplacer la norme sur les wagons-citernes élaborée à l'origine par l'Office des normes générales du Canada (CGSB-43.147).

¹⁹ L'incorporation par renvoi statique est l'incorporation par renvoi d'un document dans un règlement, tel qu'il existe à une date donnée. Toute modification au document ne serait pas prise en compte dans le règlement, à moins que le règlement ne soit modifié par le processus réglementaire habituel pour faire référence à la version plus récente. En l'absence d'un tel changement réglementaire, la version initialement en référence demeure en vigueur aux fins du règlement.

be included as dynamic referencing²⁰ in the TDGR. The incorporation by reference of the new CGSB standards, as amended from time to time, to replace TP14877, when applicable, is needed to help TC stay up to date with industry developments and to respond to stakeholders' needs without creating an undue burden on affected stakeholders. TC communicates updates and modifications made to CGSB standards to TDG stakeholders through notifications posted on TC's website and through email correspondence. Currently, stakeholders have to comply with standard TP14877 which was developed for both tank cars and ton containers. Moving forward, having the two CGSB standards will allow stakeholders to focus on the requirements of the standard relevant to their specific needs. For instance, stakeholders engaging in activities that require the use of ton containers (a larger portion of ton containers are transported by road than rail) will only need to refer to the CAN/CGSB-43.149 standard for ton containers without the need to go through the tank car requirements, because those requirements will be listed in the CAN/CGSB-43.147 standard.

Background

Transportation of Dangerous Good Regulations

In Canada, the TDGR set out requirements (i.e. classification, packaging, markings, etc.) for the safe transportation of dangerous goods by all modes of transport (rail, road, water, and air). These dangerous goods include a wide variety of substances such as, but not limited to, household products, heating fuels, fertilizers, and life-support chemicals like oxygen and medical isotopes.

The TDGR are comprised of 16 parts and three schedules. Each part outlines requirements for a different aspect of the safety regime. For this regulatory proposal, provisions in Parts 1, 3, 4, 10, and 16 of the TDGR would be amended along with some technical changes to the schedules. Part 1 specifies how to interpret the regulations and includes definitions as well as general and special provisions (e.g. exemptions from specific regulatory requirements

en mars 2023 et en avril 2023, respectivement. Cette proposition a été faite puisque la norme TP14877 ne pouvait pas être incluse comme renvoi dynamique²⁰ dans le RTMD. L'incorporation par renvoi des nouvelles normes de l'ONGC, et ses modifications successives, en vue de remplacer la norme TP14877, s'il y a lieu, est nécessaire pour aider TC à se tenir au courant des faits nouveaux qui surviennent dans l'industrie et à répondre aux besoins des intervenants sans créer un fardeau indu pour les intervenants touchés. TC communique les mises à jour et les modifications apportées aux normes de l'ONGC aux intervenants du TMD au moyen de notifications publiées sur le site Web de TC et par courriel. À l'heure actuelle, les intervenants doivent se conformer à la norme TP14877 qui a été élaborée tant pour les wagons-citernes que pour les contenants d'une tonne. À l'avenir, les deux normes de l'ONGC permettront aux intervenants de se concentrer sur les exigences de la norme qui répond à leurs besoins particuliers. Par exemple, les intervenants qui se livrent à des activités exigeant l'utilisation de contenants d'une tonne (une plus grande partie des contenants d'une tonne est transportée par la route que par chemin de fer) n'auront qu'à consulter la norme CAN/CGSB-43.149 pour les contenants d'une tonne sans avoir à passer par les exigences relatives aux wagons-citernes, car ces exigences seront énumérées dans la norme CAN/CGSB-43.147.

Contexte

Règlement sur le transport des marchandises dangereuses

Au Canada, le *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses* (RTMD) établit les exigences (par exemple classification, emballage, marquage, etc.) pour le transport sécuritaire des marchandises dangereuses par tous les modes de transport (ferroviaire, routier, maritime et aérien). Ces marchandises dangereuses comprennent une grande variété de substances comme, mais sans s'y limiter, les produits ménagers, les combustibles de chauffage, les engrais et les produits chimiques essentiels au maintien de la vie comme l'oxygène et les isotopes médicaux.

Le RTMD comprend 16 parties et trois annexes. Chaque partie décrit les exigences relatives à un aspect différent du régime de sécurité. Aux fins du présent projet de règlement, les dispositions des parties 1, 3, 4, 10 et 16 du RTMD seraient modifiées, et certains changements techniques seraient apportés aux annexes. La partie 1 précise comment interpréter les règlements et comprend des définitions ainsi que des dispositions générales et spéciales (par

²⁰ Dynamic incorporation is the incorporation of a document into a regulation, as it is amended over time. Any change to the document would immediately become part of the regulation or law without going through the entire regulatory process. Unlike static references, dynamic references do not have to mention a specific version or date of issue of the document.

²⁰ L'incorporation par renvoi dynamique est l'incorporation par renvoi d'un document dans un règlement, tel qu'il est modifié au fil du temps. Toute modification apportée au document ferait immédiatement partie intégrante du règlement ou de la loi sans passer par l'ensemble du processus réglementaire. Contrairement aux renvois statiques, les renvois dynamiques n'ont pas à mentionner une version ou une date d'émission précise du document.

for domestic transport). Parts 3 and 4 set out requirements for documentation and dangerous goods safety marks respectively. Part 10 specifies the requirements for national and international transport of dangerous goods by rail and Part 16 contains forms and table templates as well as other requirements for use by TDG inspectors. Schedule 1 of the TDGR lists the dangerous goods by UN Number and provides information about the classifications, special provisions, and the permitted quantities for transport of these dangerous goods. Schedule 2 contains the special provisions that provide details on exemptions, composition limits, and any additional requirements. Schedule 3 lists the shipping names of substances in alphabetical order followed by the UN Number. Substances that are forbidden for transport are also included in Schedule 3.

Regulatory Review

Budgets 2018 and 2019 provided funding for the Government to pursue a regulatory reform agenda to improve the agility, transparency, and responsiveness of the Canadian regulatory system. This included targeted Regulatory Reviews, which examine regulations and regulatory practices, and identify novel regulatory approaches, to support economic growth and innovation in Canada. In 2019, TC published the [Transportation Sector Regulatory Roadmap](#) as part of the first round of the Treasury Board Secretariat's (TBS) targeted Regulatory Reviews.

A central feature of the Regulatory Reviews, which are coordinated by TBS in partnership with federal departments and agencies, is stakeholder engagement. The Regulatory Review consultation process yielded an array of comments from industry concerned mainly with the misalignment between the TDGR and international regulations, namely, the UN Recommendations and US regulations. Stakeholders pointed out that maintaining requirements consistent with international codes would reduce confusion and the administrative burden as the regulated entities must comply with different sets of rules for domestic and international transportation. Attention was also drawn to the importance of keeping pace with industry practices, allowing more flexibility, and developing requirements that meet the needs of the regulated

exemple exemptions des exigences réglementaires particulières pour le transport intérieur). Les parties 3 et 4 énoncent les exigences relatives à la documentation et aux indications de danger concernant les marchandises dangereuses, respectivement. La partie 10 précise les exigences relatives au transport ferroviaire de marchandises dangereuses à l'échelle nationale et internationale, et la partie 16 contient des formulaires et des modèles de tableau ainsi que d'autres exigences à l'intention des inspecteurs du transport des marchandises dangereuses. L'annexe 1 du RTMD énumère les marchandises dangereuses par numéro UN et fournit des renseignements sur les classifications, les dispositions particulières et les quantités autorisées pour le transport de ces marchandises dangereuses. L'annexe 2 contient les dispositions particulières qui fournissent des détails sur les exemptions, les limites de composition et toute autre exigence supplémentaire. L'annexe 3 énumère les appellations réglementaires des expéditions de substances en ordre alphabétique, suivies du numéro UN. Les substances dont le transport est interdit figurent également à l'annexe 3.

Examen de la réglementation

Les budgets de 2018 et de 2019 prévoyaient des fonds afin que le gouvernement poursuive un programme de réforme de la réglementation visant à améliorer la souplesse, la transparence et la réactivité du système de réglementation canadien. Cela comprenait des examens ciblés de la réglementation qui visaient à passer en revue les règlements et les pratiques réglementaires et à cerner de nouvelles approches réglementaires pour soutenir la croissance économique et l'innovation au Canada. En 2019, TC a publié la [Feuille de route de l'Examen de la réglementation du secteur des transports](#) dans le cadre de la première ronde des examens réglementaires ciblés du Secrétariat du Conseil du Trésor (SCT).

Une des caractéristiques importantes des examens réglementaires, qui sont coordonnés par le SCT en partenariat avec les ministères et organismes fédéraux, est la mobilisation des intervenants. Le processus de consultation dans le cadre de l'examen de la réglementation a donné lieu à une série de commentaires de la part de l'industrie, qui s'inquiétait principalement du manque d'harmonisation entre le RTMD et la réglementation internationale, à savoir les recommandations de l'ONU et la réglementation des États-Unis. Les intervenants ont souligné que le maintien d'exigences conformes aux codes internationaux réduirait la confusion et le fardeau administratif, car les entités réglementées doivent actuellement se conformer à différents ensembles de règles pour le transport intérieur et international. On a également attiré l'attention sur

community. Stakeholders also noted the need for greater clarity and consistency in the application of regulations.²¹

Minister of Transport's mandate letter

Canada's rail transportation system remains a top priority for the Government. In the mandate letter for the Minister of Transport published on December 16, 2021, the Minister of Transport was tasked with advancing "measures that further improve the safety and security of Canada's rail system."

The proposed Regulations would update existing requirements for rail transportation to further improve the safety of Canada's rail system, helping crew members and goods reach their destinations safely.

Alignment with international codes

To promote consistency among regulatory frameworks around the world, the UN develops guidelines and recommendations for the safe transportation of dangerous goods by all modes of transportation (e.g. air, surface, and marine). The UN Recommendations are regularly amended to reflect the most recent scientific evidence and advancements in safe business practices related to the transportation of dangerous goods worldwide. These amendments, which are informed by experts from member countries, including Canada, are often related to the hazard classification criteria, hazard communication tools, and transport conditions (such as documentation, marking, and packaging) of dangerous goods across all modes of transport. Since Canada is a member of UN agencies and is involved in the development of the UN Recommendations, it is expected that Canada will incorporate into its laws the principles laid down in the UN Recommendations and other international codes to increase worldwide harmonization in the transport of dangerous goods. As such, the TDGR need to be updated periodically to harmonize, to the greatest extent possible, with the UN Recommendations and the international codes. This internationally harmonized framework helps carriers, consignors, and enforcement authorities by facilitating compliance and trade between countries and by enhancing the safety of the transportation of dangerous goods both domestically and internationally.

l'importance de suivre le rythme des pratiques de l'industrie, de permettre une plus grande souplesse et d'élaborer des exigences qui répondent aux besoins de la communauté réglementée. Les intervenants ont également souligné la nécessité d'une plus grande clarté et d'une plus grande uniformité dans l'application des règlements²¹.

Lettre de mandat du ministre des Transports

Le réseau de transport ferroviaire du Canada demeure une priorité absolue pour le gouvernement. Dans la lettre de mandat du ministre des Transports publiée le 16 décembre 2021, le ministre des Transports a été chargé de promouvoir « des mesures visant à améliorer la sûreté du réseau ferroviaire du Canada ».

Le présent projet de règlement mettrait à jour les exigences actuelles en matière de transport ferroviaire afin d'améliorer la sécurité du réseau ferroviaire du Canada et d'aider les équipes de train et les marchandises à se rendre à destination en toute sécurité.

Harmonisation avec les codes internationaux

Pour promouvoir l'uniformité entre les cadres réglementaires de partout dans le monde, l'ONU élabore des lignes directrices et des recommandations pour le transport sécuritaire des marchandises dangereuses pour tous les modes de transport (par exemple aérien, terrestre et maritime). Les recommandations de l'ONU sont modifiées périodiquement pour tenir compte des plus récentes données scientifiques et des progrès réalisés dans les pratiques commerciales sécuritaires liées au transport des marchandises dangereuses à l'échelle mondiale. Ces modifications, qui sont soutenues par des experts des pays membres, dont le Canada, sont souvent liées aux critères de classification des dangers, aux outils de communication des dangers et aux conditions de transport (comme la documentation, le marquage et l'emballage) des marchandises dangereuses pour tous les modes de transport. Comme le Canada est membre des institutions de l'ONU et qu'il participe à l'élaboration des recommandations de l'ONU, on s'attend à ce qu'il incorpore dans ses lois les principes énoncés dans ces recommandations et dans d'autres codes internationaux afin d'accroître l'harmonisation du transport des marchandises dangereuses à l'échelle mondiale. Par conséquent, le RTMD doit être mis à jour périodiquement afin qu'il soit harmonisé, dans la mesure du possible, avec les recommandations de l'ONU et les codes internationaux. Ce cadre harmonisé à l'échelle mondiale aide les transporteurs, les expéditeurs et les autorités d'application de la loi en facilitant la conformité et le commerce entre les pays et en améliorant la sécurité du transport des marchandises dangereuses, tant au niveau national qu'international.

²¹ Source: What We Heard Report on Regulatory Reviews and modernization stakeholder consultations: [Transportation and infrastructure](#).

²¹ Source : Ce que nous avons entendu au sujet de la consultation des intervenants concernant l'examen et de la modernisation de la réglementation : [Transport et infrastructure](#).

The TDGR are being updated through the Part 12 and International Harmonization Update proposal, which was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 26, 2022, with the intent to stay aligned with international models. Given the size of the Part 12 and International Harmonization Update proposal and the number of amendments it includes, TC decided that some of the amendments needed to support international harmonization would best be addressed in this regulatory proposal. It should also be noted that each of the two regulatory proposals also deals with other issues affecting the TDGR.

Buffer cars requirement

Among other things, the TDGR prescribe the requirements for the location of placarded railway vehicles transporting dangerous goods within a train to secure the safety of the crew. The TDGR require the addition of at least one buffer car on mixed freight trains carrying multiple commodities including dangerous and non-dangerous goods. Buffer cars are used to separate dangerous goods from personnel, the engine, and/or the caboose, which reduces risk to the train crew by giving them more time to safely exit the locomotive in the event of an incident. Buffer cars are also used to separate goods that would be dangerous to place together.

The TDGR do not, however, require unit trains carrying loaded tank cars all containing the same commodity of dangerous goods to add buffer cars. Whereas, in the US, the 49 CFR require both mixed freight trains and unit trains to have at least one buffer between a dangerous goods car and an occupied railway vehicle.

Agricultural anhydrous ammonia exemption

Under the current TDGR, the transportation of anhydrous ammonia in nurse tanks is exempted from a shipping document and an ERAP if the dangerous goods are being transported 100 km or less, and in a tank that can hold 10 000 L or less. These rules were created over 30 years ago, when farmers had a simple way to move this type of dangerous good from a supplier to their farm fields on rural roads isolated from residential areas.

Le RTMD est mis à jour au moyen de la proposition concernant la partie 12 et la mise à jour visant l'harmonisation internationale, qui a fait l'objet d'une publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 26 novembre 2022, afin qu'il puisse demeurer aligné avec les modèles internationaux. Compte tenu de la taille de la partie 12 et de la mise à jour visant l'harmonisation internationale ainsi que du nombre de modifications qu'elle comprend, Transports Canada a décidé que certaines des modifications nécessaires pour appuyer l'harmonisation internationale seraient mieux abordées dans ce projet de règlement. Il convient également de noter que chacun des deux projets de règlement traite aussi d'autres questions touchant le RTMD.

Exigence relative aux wagons-tampons

Le RTMD prescrit, entre autres, les exigences relatives à l'emplacement des véhicules ferroviaires placardés qui transportent des marchandises dangereuses à l'intérieur d'un train afin d'améliorer la sécurité des membres de l'équipe de train. Le RTMD exige l'ajout d'au moins un wagon-tampon pour les trains de marchandises mixtes qui transportent de multiples produits, y compris des marchandises dangereuses et des marchandises non dangereuses. Les wagons-tampons servent à séparer les marchandises dangereuses du personnel, de la locomotive ou du fourgon de queue, ce qui réduit les risques pour l'équipe de train en cas d'incident en lui donnant plus de temps pour évacuer la locomotive de façon sécuritaire. Les wagons-tampons servent également à séparer les marchandises qu'il serait dangereux de mettre ensemble.

Toutefois, le RTMD n'exige pas que des trains-blocs transportant des wagons-citernes chargés contenant tous la même marchandise dangereuse soient munis de wagons-tampons. Tandis qu'aux États-Unis, le 49 CFR exige que les trains de marchandises mixtes et les trains-blocs aient au moins un wagon-tampon entre un wagon de marchandises dangereuses et un véhicule ferroviaire occupé.

Exemption relative à l'ammoniac anhydre à des fins agricoles

En vertu du RTMD actuel, le transport d'ammoniac anhydre dans des réservoirs ravitailleurs est exempté d'un document d'expédition et d'un PIU si les marchandises dangereuses sont transportées 100 km ou moins et dans un réservoir pouvant contenir au maximum 10 000 L. Ces règles ont été créées il y a plus de 30 ans, alors que les agriculteurs avaient un moyen simple de transporter ce type de marchandises dangereuses d'un fournisseur à leurs terres agricoles sur des routes rurales isolées des zones résidentielles.

Over the past 30 years,²² agricultural transformation and modernization have led to larger farming operations and thus the 100 km limit is no longer relevant. In some instances, a multi-tank system configuration (i.e. up to four tanks loaded on a single trailer allowing more than 10 000 L of anhydrous ammonia to be transported without emergency response plan coverage) is being used on Canadian public roads. This practice creates a public safety concern as this multi-tank system could potentially lead to an accidental release and, in some situations, there is no ERAP in place to respond to this type of incident.

Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations, 2015

The TDGR aim to stay harmonized with other federal titles governing the transportation of dangerous goods. For example, the PTNSR, 2015, set out requirements for the packaging and transport of dangerous goods included in Class 7, Radioactive Materials. Amendments to the TDGR are needed to further align the TDGR with the latest requirements permitted under the PTNSR, 2015, for the transport of radioactive substances used for medical treatment or diagnosis and for unclassified radioactive waste materials.

Outdated provisions

The TDGR are also updated on a regular basis to strengthen existing rules, enhance clarity and readability of certain provisions, and introduce new rules, when applicable, in response to the concerns of stakeholders, inspectors, and local authorities.

Technical standards for means of containment

The TDGR statically reference TC safety standard, TP14877, which sets out requirements for the design, manufacture, and use of means of containment for the transportation of dangerous goods by rail, rail tank cars, and ton containers. The TP14877 standard cannot be incorporated in the TDGR as a dynamic reference, which means that when a change is made to the standard, those amendments do not automatically form part of the TDGR. To stay up to date with industry developments, and to reduce the burden on TDG stakeholders, TC is simplifying the process of requirements verification. Currently, stakeholders need to consult TP14877, which sets out requirements

Au cours des 30 dernières années²², la transformation et la modernisation de l'agriculture ont mené à de plus grandes exploitations agricoles plus importantes; par conséquent, la limite de 100 km n'est désormais plus pertinente. Dans certains cas, un système à réservoirs multiples (par exemple jusqu'à quatre réservoirs chargés sur une seule remorque permettant le transport de plus de 10 000 L d'ammoniac anhydre sans disposer d'un plan d'intervention d'urgence) est utilisé sur les routes publiques canadiennes. Cette pratique soulève des préoccupations en matière de sécurité publique, car ce système à réservoirs multiples pourrait engendrer des rejets accidentels et, dans certaines situations, aucun PIU n'est en place pour réagir à ce type d'incident.

Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires (2015)

L'intention ici est que le RTMD demeure harmonisé avec d'autres titres fédéraux régissant le transport des marchandises dangereuses. Par exemple, le RETSN 2015 énonce les exigences relatives à l'emballage et au transport des marchandises dangereuses comprises dans la classe 7, Matières radioactives. Des modifications doivent être apportées au RTMD afin de l'harmoniser davantage avec les exigences les plus récentes autorisées en vertu du RETSN 2015 pour le transport de matières radioactives utilisées aux fins de traitement ou de diagnostic médical et pour les déchets radioactifs non classifiés.

Dispositions désuètes

De plus, le RTMD est mis à jour régulièrement afin de renforcer les règles existantes, d'améliorer la clarté et la lisibilité de certaines dispositions et d'introduire de nouvelles règles, le cas échéant, en réponse aux préoccupations des intervenants, des inspecteurs et des autorités locales.

Normes techniques pour les contenants

Le RTMD contient un renvoi statique à la norme de sécurité TP14877 de Transports Canada, qui énonce les exigences relatives à la conception, à la fabrication et à l'utilisation de contenants pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer, soit par wagon-citerne ou contenant d'une tonne. La norme TP14877 ne peut pas être incorporée au RTMD en tant que renvoi dynamique, ce qui signifie que lorsque des modifications sont apportées à la norme, ces modifications ne font pas automatiquement partie du RTMD. Afin de se tenir au courant de l'évolution de l'industrie et de réduire le fardeau imposé aux intervenants du TMD, TC simplifie le processus de

²² The average area of a farm has increased from 598 acres in 1991 to 809 in 2021 leading to an average increase of 211 acres. To note, the average area of a farm has shown a slight decrease of almost 11 acres between 2016 and 2021. Source: Statistics Canada. [Table 32-10-0153-01 Land use, Census of Agriculture historical data.](#)

²² La superficie moyenne d'une ferme est passée de 598 acres en 1991 à 809 acres en 2021, ce qui représente une augmentation moyenne de 211 acres. Il convient de noter que la superficie moyenne d'une ferme a légèrement diminué de près de 11 acres entre 2016 et 2021. Source : Statistique Canada. [Tableau 32-10-0153-01 Utilisation des terres, données chronologiques du Recensement de l'agriculture.](#)

for ton containers and tank cars, and they have to select the requirements that apply to their activities. TC would replace the current TP14877 standard referenced in the TDGR with two updated standards (i.e. CAN/CGSB-43.147 for rail cars and CAN/CGSB-43.149 for ton containers). The Canadian standards CGSB-43.147 and CAN/CGSB-43.149, which set out requirements for the design, manufacture, and qualification of tank cars and ton containers, respectively, would be incorporated by reference, as amended from time to time, in the TDGR to replace the 2nd edition of the TP14877. By splitting the TP14877 into two CGSB standards, stakeholders would only need to consult the standard that relates to their specific activities.

Objective

The objectives of the proposed Regulations are to

- enhance crew safety during the transportation of dangerous goods by rail and promote efficient cross-border transportation of dangerous goods for Canada-U.S. trade by providing consignors and carriers with more uniform rules for buffer cars requirements;
- address ongoing safety concerns and reduce risks related to the transport of anhydrous ammonia on public roads for agricultural purposes;
- improve alignment with international dangerous goods requirements and standards to support the ongoing safe and efficient transport of dangerous goods throughout Canada and internationally;
- improve the clarity of existing requirements to help promote compliance; and
- incorporate by reference the new CGSB standards (CAN/CGSB-43.147 for rail cars and CAN/CGSB-43.149 for ton containers), as amended from time to time, to replace the TP14877.

Description

Buffer car requirements

The proposed Regulations would update the buffer car rules for the transportation for dangerous goods by rail as follows:

- remove provisions specifying that unit trains are *not* required to have buffer cars;

vérification des exigences. À l'heure actuelle, les intervenants doivent consulter le document TP14877 qui énonce les exigences relatives aux contenants d'une tonne et aux wagons-citernes, et ils doivent choisir les exigences qui s'appliquent à leurs activités. TC remplacerait la norme TP14877 actuelle mentionnée dans le RTMD par deux normes mises à jour (c'est-à-dire CAN/CGSB-43.147 pour les wagons-citernes et CAN/CGSB-43.149 pour les contenants d'une tonne). Les normes canadiennes CGSB-43.147 et CAN/CGSB-43.149, qui énoncent les exigences relatives à la conception, à la fabrication et à l'homologation des wagons-citernes et des contenants d'une tonne, respectivement, seraient incorporées par renvoi, avec leurs modifications successives, dans le RTMD pour remplacer la 2^e édition du TP14877. En divisant la norme TP14877 en deux normes de l'ONGC, les intervenants n'auraient qu'à consulter la norme qui se rapporte à leurs activités particulières.

Objectif

Les objectifs du présent projet de règlement sont les suivants :

- améliorer la sécurité des membres de l'équipe de train pendant le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et promouvoir le transport transfrontalier efficace de marchandises dangereuses pour le commerce entre le Canada et les États-Unis, en fournissant aux expéditeurs et aux transporteurs des règles plus uniformes concernant les exigences relatives aux wagons-tampons;
- répondre aux préoccupations continues en matière de sécurité et réduire les risques liés au transport de l'ammoniac anhydre à des fins agricoles sur les routes publiques;
- améliorer l'harmonisation avec les exigences et les normes internationales en matière de marchandises dangereuses afin de favoriser le transport sécuritaire et efficace des marchandises dangereuses au Canada et à l'étranger;
- améliorer la clarté des exigences existantes en vue de favoriser la conformité;
- incorporer par renvoi les nouvelles normes de l'ONGC (CAN/CGSB-43.147 pour les wagons-citernes et CAN/CGSB-43.149 pour les contenants d'une tonne), avec ses modifications successives, pour remplacer la norme TP14877.

Description

Exigences relatives aux wagons-tampons

Le projet de règlement mettrait à jour les règles relatives aux wagons-tampons pour le transport de marchandises dangereuses par chemin de fer comme suit :

- supprimer les dispositions indiquant que les trains-blocs ne sont *pas* tenus d'avoir de wagons-tampons;

- require at least one buffer car (i.e. empty or loaded rail-car with non-dangerous goods) to be placed between an occupied locomotive for all trains (including unit trains) and rail vehicle carrying dangerous goods. This requirement will create a separation distance between a dangerous goods car and an occupied railway vehicle to give crew members more time to exit the train safely in case of a derailment;
- update the provisions related to train dynamics and confirm that these provisions do not override the requirements for the use of buffer cars; and
- prohibit the placement of MOC carrying dangerous goods such as, but not limited to, intermodal containers, freight containers or portable tanks, that are attached to flatbed rail cars or any other type of railway vehicle, next to an occupied railway vehicle or to a railway vehicle that has a continual source of ignition.
- exiger qu'au moins un wagon-tampon (c'est-à-dire un wagon vide ou chargé de marchandises non dangereuses) soit placé entre une locomotive occupée et un véhicule ferroviaire transportant des marchandises dangereuses, et ce, pour tous les trains (y compris les trains-blocs). Cette exigence permettra de créer une distance de séparation entre un wagon de marchandises dangereuses et un véhicule ferroviaire occupé afin de donner aux membres de l'équipe de train plus de temps pour sortir du train de façon sécuritaire en cas de déraillement;
- mettre à jour les dispositions relatives à la dynamique du matériel roulant et confirmer que ces dispositions n'ont pas préséance sur les exigences relatives à l'utilisation de wagons-tampons;
- interdire le placement de contenants transportant des marchandises dangereuses, tels que, mais sans s'y limiter, les conteneurs multimodaux, les conteneurs de fret ou les citernes amovibles, qui sont fixés à des wagons plateformes ou à tout autre type de véhicule ferroviaire, à côté d'un véhicule ferroviaire occupé ou d'un véhicule ferroviaire qui a une source continue d'inflammation.

Agricultural anhydrous ammonia exemption

The proposed Regulations would update the scope of the anhydrous ammonia exemption as follows:

- limit the agricultural anhydrous ammonia exemption from documentation requirements and ERAP to only field application practices (e.g. during the application of anhydrous ammonia into the soil);
- remove the quantity limit of 10 000 L of anhydrous ammonia from the existing exemption and clarify that only the use of either a single nurse tank or a twin nurse tank configuration would be permitted;
- remove the conditions for the distance limit of 100 km and require all agricultural anhydrous ammonia in transport in a quantity above 3 000 L (i.e. the ERAP index for anhydrous ammonia) to be covered by an ERAP for any distance travelled on public roads that is more than 3 km; and
- maintain the exemption from Part 3 of the TDGR for the transportation of agricultural anhydrous ammonia on public roads for any distance that is more than 3 km if nurse tanks are marked with the ERAP phone number.

Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations, 2015

The proposed Regulations would update the TDGR to align with the PTNSR, 2015 as follows:

- modify section 1.43, Class 7, Radioactive Materials, Exemption, to align with PTNSR, 2015 pertaining to the

Exemption relative à l'ammoniac anhydre à des fins agricoles

Le projet de règlement mettrait à jour la portée de l'exemption relative à l'ammoniac anhydre, comme suit :

- limiter l'exemption relative à l'ammoniac anhydre à des fins agricoles, des exigences en matière de documentation et de PIU, aux pratiques d'application au champ seulement (par exemple pendant l'application de l'ammoniac anhydre dans le sol);
- supprimer la limite de 10 000 L d'ammoniac anhydre de l'exemption existante et préciser que seule l'utilisation d'un réservoir ravitailleur simple ou d'un réservoir ravitailleur double serait permise;
- supprimer les conditions relatives à la distance limite de 100 km et exiger que tout transport d'ammoniac anhydre destiné à des fins agricoles en quantité supérieure à 3 000 L (c'est-à-dire l'indice du PIU pour l'ammoniac anhydre) soit couvert par un PIU pour toute distance de plus de 3 km parcourue sur les voies publiques;
- maintenir l'exemption de la partie 3 du RTMD pour le transport de l'ammoniac anhydre à des fins agricoles sur les voies publiques pour toute distance de plus de 3 km si une plaque portant le numéro de téléphone du PIU est apposée sur le réservoir ravitailleur.

Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires (2015)

Le projet de règlement mettrait à jour le RTMD afin de l'harmoniser avec le RETSN 2015 comme suit :

- modifier l'article 1.43, Exemption relative à la classe 7, Matières radioactives, afin de l'harmoniser avec

documentation required for the transport of radioactive substances packed in limited quantities; and

- introduce two new sections to exempt radioactive materials used for medical purposes and unclassified radioactive waste materials already allowed for transport under the PTNSR, 2015.

International harmonization

The proposed Regulations would update and introduce special provisions to specific UN Numbers in the TDGR to harmonize with the UN Recommendations as follows:

- define the UN number assigned to refrigerating machines containing non-flammable, non-toxic compressed or liquefied gases or ammonia based on the quantity of the dangerous goods contained in these machines as well as the transportation requirements for these machines;
- align the shipping names of alkali metals (i.e. lithium, sodium, potassium, rubidium, and cesium) with UN Recommendations;
- align the shipping names of alkaline earth metals (i.e. magnesium, calcium, strontium, and barium) with UN Recommendations;
- specify the appropriate classification that should be assigned for certain pesticides (a total of 26 UN Numbers);
- amend the TDGR to exempt the transport of household light bulbs that do not contain radioactive materials or mercury from requirements related to markings, training, and documentation if certain conditions are met such as light bulbs are collected directly from individuals; transported to a collection or recycling facility; contain no more than 1 g of dangerous goods; and are individually packaged to guarantee projectile effects of any rupture will be contained in the package;
- specify that unpackaged articles containing dangerous goods, other than Class 1, Explosives, are permitted for transport if they meet the required conditions, i.e. in a MOC marked in accordance with Part 4, which covers dangerous goods safety marks;
- update existing special provisions in Schedule 2 to reflect recent changes to the UN Recommendations or to provide further clarification, like amending the provision related to solid desensitized explosives by adding two new UN Numbers; and
- update the shipping name of UN3291, (BIO) MEDICAL WASTE, N.O.S in paragraph 1.42.3(a) to include the following description: UN3291, CLINICAL WASTE, UNSPECIFIED, N.O.S.; or UN3291, REGULATED MEDICAL WASTE, N.O.S.

le RETSN 2015 en ce qui concerne la documentation requise pour le transport de matières radioactives emballées en quantités limitées;

- introduire deux nouveaux articles pour exempter les matières radioactives utilisées à des fins médicales et les déchets radioactifs non classifiés déjà autorisés pour le transport en vertu du RETSN 2015.

Harmonisation internationale

Le projet de règlement mettrait à jour et introduirait des dispositions particulières pour certains numéros UN dans le RTMD, afin de les harmoniser avec les recommandations de l'ONU comme suit :

- définir le numéro UN attribué aux machines frigorifiques contenant des gaz non inflammables, non toxiques, comprimés ou liquéfiés, ou de l'ammoniac en fonction de la quantité de marchandises dangereuses contenues dans ces machines, ainsi que les exigences en matière de transport pour ces machines;
- harmoniser les appellations réglementaires des métaux alcalins (par exemple le lithium, le sodium, le potassium, le rubidium et le césium) avec les recommandations de l'ONU;
- harmoniser les appellations réglementaires des métaux alcalino-terreux (par exemple le magnésium, le calcium, le strontium et le baryum) avec les recommandations de l'ONU;
- préciser la classification appropriée à attribuer à certains pesticides (26 numéros UN au total);
- modifier le RTMD afin d'exempter le transport d'ampoules électriques domestiques qui ne contiennent pas de matières radioactives ou de mercure des exigences relatives au marquage, à la formation et à la documentation, si certaines conditions sont respectées, par exemple si les ampoules sont recueillies directement auprès de personnes, transportées à une installation de collecte ou de recyclage, ne contiennent pas plus de 1 g de marchandises dangereuses et sont emballées individuellement pour garantir que les effets des projectiles provenant de toute rupture seront contenus dans l'emballage;
- préciser que les objets non emballés contenant des marchandises dangereuses, autres que celles de la Classe 1, Explosifs, sont autorisés à être transportés s'ils répondent aux conditions requises, c'est-à-dire dans un contenant marqué conformément à la partie 4, qui porte sur les indications de danger des marchandises dangereuses;
- mettre à jour les dispositions particulières existantes de l'annexe 2 pour tenir compte des récents changements apportés aux recommandations de l'ONU ou pour fournir des précisions supplémentaires, comme modifier la disposition relative aux solides explosibles désensibilisés en ajoutant deux nouveaux numéros UN;

- mettre à jour l'appellation réglementaire UN3291, DÉCHET (BIO) MÉDICAL, N.S.A. à l'alinéa 1.42.3a) pour ajouter la description suivante : UN3291, DÉCHET D'HÔPITAL, NON SPÉCIFIÉ, N.S.A., ou UN3291, DÉCHET MÉDICAL RÉGLEMENTÉ, N.S.A.

Outdated provisions

The proposed Regulations would update and clarify some provisions in the TDGR in response to feedback received from regulated entities, inspectors, and local authorities as follows:

- update the placarding requirements (i.e. placards must be displayed on the road vehicles in accordance with Part 4 of the TDGR, which covers dangerous goods safety marks) when transporting dangerous goods between two properties within 3 km or less on public roads and remove the requirement to inform local police of the movement of these dangerous goods;
- allow the voluntary display of UN numbers on a road vehicle or railway vehicle along with the required placards if these marks are not misleading to the presence or nature of the dangerous goods;
- specify when and how to use the terms “Residue” or “Residue-Last Contained” on the shipping document;
- update the conditions related to the visibility of dangerous goods safety marks (e.g. labels, placards, and UN Numbers) on a MOC (such as IBCs) once loaded into a road vehicle;
- specify that at least one safety mark on each means of containment (i.e. label or placard) should be visible from the outside of the road vehicle during transport of diesel fuel or gasoline in a total quantity less than or equal to 2 000 L;
- repeal outdated form templates and tables historically used by inspectors in Part 16 and correct erroneous and/or outdated references to sections of the TDG Act;
- allow for the transport of compressed oxygen cylinders with open valves on board a road vehicle, a railway vehicle, or a vessel on a domestic voyage for medical purposes for an individual or animal or for oxygenation or aeration purposes for aquatic live organisms;
- allow for the transport of dangerous goods used by enforcement officers to carry out their duties; and
- allow for the transport of IBCs containing residue of dangerous goods on board a road vehicle, a railway vehicle, or a vessel on a domestic voyage for the purpose of testing or inspection.

Dispositions désuètes

Le projet de règlement mettrait à jour et clarifierait certaines dispositions du RTMD en réponse aux commentaires reçus d'entités réglementées, d'inspecteurs et d'autorités locales comme suit :

- mettre à jour les exigences relatives aux plaques (par exemple les plaques doivent être apposées sur les véhicules routiers conformément à la partie 4 du RTMD qui porte sur les indications de danger des marchandises dangereuses) lors du transport de marchandises dangereuses entre deux propriétés dans un rayon de 3 km ou moins sur les voies publiques et éliminer l'obligation d'informer la police locale du mouvement de ces marchandises dangereuses;
- permettre l'affichage volontaire des numéros UN sur un véhicule routier ou un véhicule ferroviaire en même temps que les plaques requises, si ces affiches n'induisent pas les gens en erreur sur la présence ou la nature des marchandises dangereuses;
- préciser quand et comment utiliser les termes « Résidu » ou « Résidu – dernier contenu » sur le document d'expédition;
- mettre à jour les conditions relatives à la visibilité des indications de danger des marchandises dangereuses (par exemple étiquettes, plaques et numéros UN) sur un contenant (comme les GRV) une fois qu'il est chargé dans un véhicule routier;
- préciser qu'au moins une indication de danger sur chaque contenant (par exemple une étiquette ou une plaque) doit être visible de l'extérieur d'un véhicule routier pendant le transport de carburant diesel ou d'essence en quantité totale inférieure ou égale à 2 000 L;
- abroger les modèles de formulaires et les tableaux désuets utilisés par le passé par les inspecteurs dans la partie 16 et corriger les renvois erronés ou désuets à des articles de la Loi sur le TMD;
- permettre le transport de bouteilles d'oxygène comprimées munies de soupapes ouvertes à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un bâtiment effectuant un voyage intérieur à des fins médicales pour une personne ou un animal, ou à des fins d'oxygénation ou d'aération pour des organismes aquatiques vivants;
- permettre le transport des marchandises dangereuses utilisées par les agents d'application de la loi dans l'exercice de leurs fonctions;

Administrative changes

The proposed Regulations would update and amend the following provisions to simplify the TDGR or to provide clarification:

- increase the MOC capacity limit of the alcoholic beverage included in packing group III from 250 L to 450 L to be consistent with the capacity limit set out in the other exemption for flammable liquids included in packing group III, which is not more than 450 L;
- amend the French version of subsection 1.17.1 (7) found in Part 1 of the TDGR to specify that the requirements under this subsection only apply if a shipping document accompanies the transport of dangerous goods in excepted quantities;
- move the fire extinguisher exemption from Part 1 of the TDGR to Schedule 2 as a new special provision since it relates only to one UN number which is UN1044, FIRE EXTINGUISHERS with compressed or liquefied gas;
- update provisions related to black powder (gunpowder) to lower the exempted quantity from 150 kg to 75 kg;
- remove the word “Exemption,” with all necessary grammatical modifications, from the titles of the Part 1 sections of the TDGR to simplify Part 1 and use parallel construction in the section’s titles of Part 1, with the exception of sections 1.38 and 1.47 to 1.50 as they will be modified in a subsequent amendment; and
- update provisions related to the packing instructions of aerosol containers and gas cartridges by introducing a reference to the applicable packing instruction set out in the safety standard CAN/CGSB-43.123.

Changes to technical standards for the means of containment

CAN/CGSB-43.147

The proposed Regulations would incorporate by reference National Standard of Canada CAN/CGSB-43.147, “Design, manufacture, maintenance, qualification, inspection and marking of tank cars and the selection and use of large means of containment or transport units used in the handling, offering for transport or transporting of dangerous goods by rail of classes 2, 3, 4, 5, 8, 9 and division 6.1,” as amended from time to time. The standard would replace the TC Standard, TP14877, 2nd edition, “Containers for Transport of Dangerous Goods by Rail.”

- permettre le transport de GRV contenant des résidus de marchandises dangereuses à bord d’un véhicule routier, d’un véhicule ferroviaire ou d’un bâtiment au cours d’un voyage intérieur à des fins d’essai ou d’inspection.

Modifications administratives

Le projet de règlement mettrait à jour et modifierait les dispositions suivantes afin de simplifier le RTMD ou de fournir des précisions :

- augmenter de 250 L à 450 L la limite de capacité des contenants de boissons alcoolisées comprises dans le groupe d’emballage III, conformément à la limite de capacité établie dans l’autre exemption pour les liquides inflammables compris dans le groupe d’emballage III, qui n’est pas supérieure à 450 L;
- modifier la version française du paragraphe 1.17.1 (7) de la partie 1 du RTMD pour préciser que les exigences de ce paragraphe ne s’appliquent que si un document d’expédition accompagne le transport de marchandises dangereuses en quantités exceptées;
- déplacer l’exemption relative aux extincteurs de la partie 1 du RTMD vers l’annexe 2, en tant que nouvelle disposition particulière puisqu’elle ne concerne qu’un seul numéro UN, soit UN1044, EXTINCTEURS avec un gaz comprimé ou liquéfié;
- mettre à jour les dispositions relatives à la poudre noire pour réduire la quantité exemptée de 150 kg à 75 kg;
- supprimer le mot « exemption », avec toutes les modifications grammaticales nécessaires, des titres des articles de la partie 1 du RTMD afin de simplifier la partie 1 et utiliser une construction parallèle pour les titres des articles de la partie 1, à l’exception des articles 1.38 et 1.47 à 1.50, qui seront modifiés ultérieurement;
- mettre à jour les dispositions relatives aux instructions d’emballage des contenants aérosols et des bouteilles de gaz en ajoutant un renvoi aux instructions d’emballage applicables énoncées dans la norme de sécurité CAN/CGSB-43.123.

Modifications aux normes techniques pour les contenants

CAN/CGSB-43.147

Le projet de règlement incorporerait par renvoi la Norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.147, qui contient des exigences visant « la conception, la fabrication, l’entretien, la qualification, l’inspection et le marquage des wagons-citernes ainsi que la sélection et l’utilisation de wagons-citernes et d’autres grands contenants ou unités de transport utilisés pour la manutention, la présentation au transport ou le transport par chemin de fer des marchandises dangereuses des classes 2, 3, 4, 5, 8 et 9 et de la division 6.1 » avec ses modifications

The CAN/CGSB-43.147 builds on the previous TP14877 and includes the following changes:

- updates the safety requirements for tank cars used for toxic-by-inhalation dangerous goods, such as anhydrous ammonia;
- updates the safety requirements for tank cars used for flammable cryogenic dangerous goods, such as liquefied hydrogen and liquefied natural gas; and
- removes the requirements pertaining to ton containers as these are addressed in safety standard CAN/CGSB-43.149.

CAN/CGSB-43.149

A second technical standard would also be incorporated by reference in the TDGR, the National Standard of Canada CAN/CGSB-43.149, “Design, manufacture, maintenance, qualification, selection and use of ton containers used in the handling, offering for transport or transport of dangerous goods of Classes 2, 3, 4, 5, 6.1, 8 and 9,” as amended from time to time. The CAN/CGSB-43.149 builds on the previous TP14877 and introduces the following changes:

- updates the list and editions of referenced documents applicable to ton containers;
- adds new definitions (e.g. fusible plug) to explain terms used in the standard;
- incorporates quality management system requirements for ton container manufacturers; and
- removes the requirements pertaining to tank cars as these are addressed in safety standard CAN/CGSB-43.147.

CAN/CGSB-43.147 and CAN/CGSB-43.149

Once both CGSB standards are incorporated into the TDGR, TP14877 would be simultaneously removed, rendering it a standard no longer actively used. The two new standards are not expected to impose any additional costs on affected stakeholders. This is because these new standards incorporate updates that stakeholders are either already complying with, had already planned to be compliant with, or require very few minor editorial changes to existing facility procedures and documents, such as updating references to the new CGSB standards. As a result, stakeholders will not incur any significant additional costs due to these new standards.

successives. La norme remplacerait la 2^e édition de la norme TP14877 de TC, « Conteneurs pour le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer ». La norme CAN/CGSB-43.147 s’appuie sur la précédente norme TP14877 et comprend les modifications suivantes :

- mettre à jour les exigences en matière de sécurité pour les wagons-citernes servant à transporter des marchandises dangereuses toxiques à l’inhalation comme l’ammoniac anhydre;
- mettre à jour les exigences en matière de sécurité pour les wagons-citernes servant à transporter des marchandises dangereuses cryogènes inflammables, comme l’hydrogène liquéfié et le gaz naturel liquéfié;
- supprimer les exigences relatives aux contenants d’une tonne, car celles-ci sont traitées dans la norme de sécurité CAN/CGSB-43.149.

CAN/CGSB-43.149

Une deuxième norme technique serait également incorporée par renvoi dans le RTMD, la Norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.149, qui contient des exigences visant « la conception, la fabrication, l’entretien et la qualification, la sélection et l’utilisation de contenants d’une tonne utilisés pour la manutention, la demande de transport ou le transport de marchandises dangereuses des classes 2, 3, 4, 5, 6.1, 8 et 9 », avec ses modifications successives. La norme CAN/CGSB-43.149 s’appuie sur la précédente norme TP14877 et apporte les modifications suivantes :

- mettre à jour la liste et les éditions des documents incorporés par renvoi et applicables aux contenants d’une tonne;
- ajouter de nouvelles définitions (par exemple bouchon fusible) pour clarifier les termes utilisés dans la norme;
- incorporer les exigences relatives aux systèmes de gestion de la qualité pour les fabricants de contenants d’une tonne;
- supprimer les exigences relatives aux wagons-citernes, car celles-ci sont traitées dans la norme de sécurité CAN/CGSB-43.147.

CAN/CGSB-43.147 et CAN/CGSB-43.149

Lorsque les deux normes de l’ONGC seront incorporées au RTMD, la norme TP14877 sera immédiatement supprimée et ne sera plus utilisée activement. Les deux nouvelles normes ne devraient pas imposer de coûts supplémentaires pour les intervenants concernés. En effet, ces nouvelles normes intègrent des mises à jour auxquelles les intervenants se conforment déjà, avaient déjà prévu de se mettre en conformité, ou qui ne nécessitent que très peu de modifications rédactionnelles mineures des procédures et documents existants des installations, telles que la mise à jour des références aux nouvelles normes de l’ONGC. Par conséquent, les intervenants n’auront pas à

Furthermore, for both technical standards, CAN/CGSB-43.147 and CAN/CGSB-43.149, the list of dangerous goods was revised to improve consistency with the TDGR and to better align with rail car packaging assignments in the 49 CFR. The TDGR provide a list of dangerous goods via Schedule 1, which includes information such as UN Number, Shipping name and Description, special provisions that apply to the dangerous goods, the packing group (if applicable), and other information pertaining to the transport of specific dangerous goods. This list, however, generally does not encompass the intricacies of each specific container. For this reason, standards, such as CAN/CGSB-43.147 and CAN/CGSB-43.149, generally include some form of dangerous goods list with specific information on the means of containment in which they will be transported. As changes are made to Schedule 1 of the TDGR (whether such changes are needed to harmonize with the UN Model Regulations, to reflect updates about a specific dangerous good's chemical properties, or to add a new dangerous good that has been created), similar changes must be made to the standard's list of dangerous goods to provide consistent requirements.

Regulatory development

Consultation

Consultations and engagement with key stakeholders related to this regulatory proposal started back in 2016. The timelines for the proposed Regulations have been postponed several times due to other priorities over the past few years, resulting in a noticeable gap between older consultations²³ and more recent consultations. In 2022, TC updated the Forward Regulatory Plan for this regulatory proposal to include additional updates and changes.²⁴

TC presented the proposed amendments during the Transportation of Dangerous Goods General Policy Advisory

supporter de coûts supplémentaires importants en raison de ces nouvelles normes.

De plus, pour les deux normes techniques, CAN/CGSB-43.147 et CAN/CGSB-43.149, la liste des marchandises dangereuses a été révisée afin d'améliorer l'uniformité avec le RTMD et pour mieux s'harmoniser avec les dispositions relatives à l'emballage pour les wagons du 49 CFR. Le RTMD fournit une liste des marchandises dangereuses par l'intermédiaire de l'annexe 1 qui comprend des informations telles que le numéro UN, l'appellation réglementaire et la description, les dispositions particulières d'une marchandise dangereuse, le groupe d'emballage (le cas échéant) et d'autres informations relatives au transport de marchandises dangereuses spécifiques. Cependant, cette liste ne comprend généralement pas les subtilités de chaque contenant. Pour cette raison, les normes, comme CAN/CGSB-43.147 et CAN/CGSB-43.149, comportent habituellement une certaine forme de liste de marchandises dangereuses avec des informations spécifiques pour les contenants dans lesquels elles seront transportées. À mesure que des modifications seront apportées à l'annexe 1 du RTMD (que ces modifications soient apportées pour que le RTMD s'harmonise avec le règlement type de l'ONU, pour tenir compte des mises à jour sur les propriétés chimiques d'une marchandise dangereuse donnée ou pour ajouter une marchandise dangereuse nouvellement créée), des modifications semblables devront être apportées à la liste des marchandises dangereuses de chaque norme afin d'améliorer l'uniformité des exigences.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Les consultations et la mobilisation des principaux intervenants liés à ce projet de règlement ont commencé en 2016. Les échéanciers du projet de règlement ont été reportés à plusieurs reprises au cours des dernières années, en raison d'autres priorités, ce qui a entraîné un écart notable entre les consultations plus anciennes²³ et les consultations plus récentes. En 2022, Transports Canada a mis à jour le Plan prospectif de la réglementation pour ce projet de règlement afin d'y intégrer des mises à jour et des changements supplémentaires²⁴.

TC a présenté les modifications proposées lors des réunions du Comité consultatif sur la politique générale relative au

²³ Consultations on this regulatory proposal began in 2016. For example, TC has been working closely with the Canadian fertilizing industry since 2016 on the proposed modifications to the agricultural anhydrous ammonia exemption outlined in this regulatory proposal. For ease of readability and clarity, however, only consultations that took place after 2021 will be the focus of this section.

²⁴ The Forward Regulatory Plan of this regulatory proposal was first published in 2018.

²³ Les consultations sur ce projet de règlement ont débuté en 2016. Par exemple, depuis 2016, TC travaille, en étroite collaboration avec l'industrie canadienne des engrais, sur les modifications proposées à l'exemption relative à l'ammoniac anhydre à des fins agricoles qui sont décrites dans ce projet de règlement. Toutefois, par souci de lisibilité et de clarté, seules les consultations qui ont eu lieu après 2021 seront abordées dans cette section.

²⁴ Le Plan prospectif de la réglementation de ce projet de règlement a été publié pour la première fois en 2018.

Council (TDG-GPAC) meetings²⁵ in November 2021 and April 2022, with the intent of soliciting feedback on the proposed changes, the anticipated timelines for publication, and a proposed transition period for impacted stakeholders to come into full compliance.

TC also conducted an informal consultation on the proposed changes via email between December 21, 2021, and February 4, 2022. TC received 15 submissions from industry associations (e.g. compressed gas industry, the petroleum products, and fertilizing industry), governmental agencies including federal and provincial agencies, first responders, and stakeholders involved in modal transport (air, truck, and rail).

In general, stakeholders were supportive of the proposed amendments that would improve clarity and better harmonize the TDGR with other federal regulations, like the PTNSR. Additional information and clarification on the proposed Regulations were sought for the buffer cars requirement and the agricultural anhydrous ammonia exemption.

Buffer car requirement

Stakeholders noted that it is common practice for short line carriers in Canada to move small unit trains of dangerous goods when shoving railcars from customer facilities. Therefore, requiring buffer cars for this type of movement would create an extra burden on impacted stakeholders as this would result in additional costs and delay in the efficient movement of freight.

TC recognizes this concern and would continue engaging and working with impacted stakeholders to provide support during the implementation process, which would include guidance materials and outreach. Furthermore, the proposed amendments would include a transition period of up to six months for affected stakeholders to come into compliance with the buffer car requirements.

Stakeholders also pointed out that the new proposed restrictions were not clear as to which car is prohibited from being placed next to an occupied railway vehicle including an occupied engine or tender. In light of this feedback, the proposed Regulations clarify that the placement of a placarded railway vehicle next to an occupied

transport des marchandises dangereuses (CCPG-TMD)²⁵ en novembre 2021 et en avril 2022 dans le but de recueillir des commentaires sur les changements proposés, les délais prévus pour la publication et la période de transition proposée pour permettre aux intervenants touchés de se conformer pleinement.

TC a également mené une consultation informelle sur les modifications proposées par courriel entre le 21 décembre 2021 et le 4 février 2022. TC a reçu 15 soumissions de l'industrie (par exemple l'industrie du gaz comprimé, les produits pétroliers et l'industrie des engrais), d'organismes gouvernementaux, y compris des organismes fédéraux et provinciaux, de premiers intervenants et d'intervenants du transport modal (aérien, routier et ferroviaire).

En général, les intervenants ont appuyé les modifications proposées qui amélioreraient la clarté et harmoniseraient mieux le RTMD avec d'autres règlements fédéraux, comme le RETSN. Des renseignements supplémentaires et des éclaircissements sur le projet de règlement ont été demandés pour l'exigence relative aux wagons-tampons et l'exemption relative à l'ammoniac anhydre à des fins agricoles.

Exigence relative aux wagons-tampons

Les intervenants ont fait remarquer qu'il est courant pour les transporteurs ferroviaires sur de courtes distances au Canada, de déplacer de petits trains-blocs de marchandises dangereuses lorsqu'ils éloignent les wagons des installations d'un client. Par conséquent, le fait d'exiger des wagons-tampons pour ce type de mouvement imposerait un fardeau supplémentaire aux intervenants touchés, car cela entraînerait des coûts supplémentaires et retarderait le mouvement efficace du fret.

TC est conscient de cette préoccupation et continuerait de collaborer avec les intervenants touchés afin d'offrir du soutien pendant le processus de mise en œuvre, ce qui comprendrait du matériel d'orientation et de sensibilisation. De plus, les modifications proposées comprendraient une période de transition allant jusqu'à six mois pour permettre aux intervenants touchés de se conformer aux exigences relatives aux wagons-tampons.

Les intervenants ont également signalé que les nouvelles restrictions proposées n'indiquent pas clairement quel wagon il serait interdit de placer à côté d'un véhicule ferroviaire occupé, y compris un moteur ou un tender occupé. À la lumière de ces commentaires, le projet de règlement précise qu'il serait interdit de placer un

²⁵ The TDG-GPAC is a working group reporting on classification, emergency response and means of containment and provides TC with advice on all matters related to the transportation of dangerous goods. TDG-GPAC is composed of 40 different industry associations.

²⁵ Le CCPG-TMD est un groupe de travail qui rapporte sur la classification, l'intervention d'urgence et les contenants et qui fournit à TC des conseils sur toutes les questions liées au transport des marchandises dangereuses. Le CCPG-TMD est composé de 40 associations industrielles différentes.

railway vehicle or to a railway vehicle that has a continual source of ignition would be prohibited.

Agricultural anhydrous ammonia exemption

Stakeholders expressed concerns about the proposed requirements for an approved ERAP for farmer-owned tanks and about the new marking requirements (i.e. tanks should be marked with visible letters and numbers on at least two opposite sides, with the ERAP telephone number as required under Part 7 of the TDGR).²⁶

It should be noted that an ERAP would only apply to the transport of agricultural anhydrous ammonia in a nurse tank for any distance travelled on public roads that is more than 3 km. This means that the field application of agricultural anhydrous ammonia would not require an ERAP.

Stakeholders noted that there would be no issue extending the coverage of an existing ERAP for agri-retail companies to cover retailer-owned tanks. They also noted that there is no available data on the ERAP coverage for anhydrous ammonia that is in transport on public roads using farmer-owned tanks.²⁷ In addition, feedback suggested that there is no need for extra markings as current industry practices require the display of a 24h emergency phone number on all nurse tanks (i.e. retailer-owned tanks and/or farmer-owned tanks).

Taking into consideration these comments, TC organized further consultations with stakeholders to clarify and discuss the policy intent of the proposed changes and their potential impacts. It should be noted that TC is proposing to maintain the exemption for documentation requirements during the transport of anhydrous ammonia while requiring the display of the ERAP telephone number with letters or numbers on two opposite sides of the nurse tank. However, it is also important to note that the 24h emergency phone number used in practice is not necessarily the same number as the ERAP phone number. For example,

véhicule ferroviaire placardé à côté d'un véhicule ferroviaire occupé ou d'un véhicule ferroviaire qui a une source continue d'inflammation.

Exemption relative à l'ammoniac anhydre à des fins agricoles

Les intervenants ont exprimé des préoccupations au sujet de l'exigence proposée selon laquelle les réservoirs ravitailleurs appartenant à des agriculteurs devraient avoir un PIU agréé, et au sujet des nouvelles exigences de marquage (c'est-à-dire que les citernes devraient être marquées de lettres et de chiffres visibles sur au moins deux côtés opposés ainsi que du numéro de téléphone du PIU, conformément aux exigences de la partie 7 du RTMD)²⁶.

Il convient de noter qu'un PIU ne s'appliquerait qu'au transport d'ammoniac anhydre à des fins agricoles dans un réservoir ravitailleur qui parcourt une distance de plus de 3 km sur les voies publiques. Cela signifie qu'un PIU ne serait pas exigé pour l'épandage d'ammoniac anhydre à des fins agricoles dans les champs.

Les intervenants ont fait remarquer qu'il n'y aurait pas de problème à étendre la portée d'un PIU existant pour permettre aux détaillants agricoles de couvrir les réservoirs ravitailleurs appartenant à des détaillants. Ils ont également souligné qu'il n'existe aucune donnée sur la portée du PIU pour l'ammoniac anhydre qui est transporté sur les voies publiques au moyen de réservoirs ravitailleurs appartenant à des agriculteurs²⁷. De plus, les commentateurs ont suggéré qu'il n'était pas nécessaire d'exiger des marquages supplémentaires, puisque les pratiques actuelles de l'industrie exigent le marquage d'un numéro de téléphone d'urgence 24 heures sur tous les réservoirs ravitailleurs (c'est-à-dire les ravitailleurs appartenant à des détaillants et/ou à des agriculteurs).

Compte tenu de ces commentaires, TC a organisé d'autres consultations avec les intervenants pour clarifier et discuter de l'intention stratégique des modifications proposées et leurs répercussions potentielles. Il convient de noter que TC propose de maintenir l'exemption relative aux exigences en matière de documentation pendant le transport d'ammoniac anhydre, tout en exigeant le marquage du numéro de téléphone du PIU avec des lettres ou des chiffres sur deux côtés opposés du réservoir ravitailleur. Toutefois, il est également important de noter que le numéro de téléphone d'urgence 24 heures utilisé dans la

²⁶ In Canada, nurse tanks are divided into two categories, retailer-owned tanks (~80%) and farmer-owned tanks (~20%). This proposal would mostly impact farmer-owned tanks (estimated 2 300 tanks).

²⁷ Over the past three years, TC sought input and data from the farmers' associations in Canada via the fertilizer industry. No responses from the farmers were received.

²⁶ Au Canada, les réservoirs ravitailleurs sont divisés en deux catégories : les réservoirs ravitailleurs qui appartiennent à des détaillants (~80 %) et ceux qui appartiennent à des agriculteurs (~20 %). Cette proposition aurait surtout une incidence sur les réservoirs ravitailleurs appartenant à des agriculteurs (environ 2 300 réservoirs ravitailleurs).

²⁷ Au cours des trois dernières années, TC a sollicité les avis et les données des associations d'agriculteurs du Canada par l'entremise de l'industrie des engrais. Aucune réponse des agriculteurs n'a été reçue.

retail-owned nurse tanks are required to be marked with a 24h emergency phone number under the [Anhydrous Ammonia Code of Practice](#), which may be different than the TC approved ERAP telephone number that is required to be added on the shipping document.

In addition, stakeholders recommended giving nurse tanks owners (i.e. farmers) sufficient time to prepare and comply with the new requirements. In light of this request, TC is proposing a transition period of 24 months for the agricultural anhydrous ammonia amendments to come into force after the publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette, Part II*.

In August 2022, TC engaged with the Department of Agriculture and Agri-Food Canada (AAFC) to discuss the scope of anhydrous ammonia transported in nurse tanks on public roads and to collect feedback on the proposed modifications. No specific concerns were raised.

Of note, stakeholders expressed support for the Part 12 and International Harmonization Update proposal pre-published in the *Canada Gazette, Part I*, in November 2022, as the proposed amendments would promote consistency with international codes, resulting in cost savings to industry, while maintaining or enhancing safety. Stakeholders also supported the proposed provisions that would increase alignment with international requirements and update the Canadian packaging standards. Some key stakeholders urged TC to expedite the publication of the final version of those proposed Regulations.

Technical standards for the means of containment

Using the existing requirements in the TP14877 standard, TC proposed an initial working draft for each of the new CGSB standards. The drafts were submitted to their respective technical committees for review, 179 changes were suggested by the committee members on the CAN/CGSB-43.147 standard, and 69 changes were suggested on the CAN/CGSB-43.149 standard.

The technical committees were composed of a variety of stakeholders, such as regulatory agencies, producers, users, and general interest, with a balanced matrix of voting members. A number of non-voting members and alternate members also participated in the committees' activities.

TC, the committee chairs, and the CGSB analyzed the comments received and developed a second working draft for

pratique n'est pas nécessairement le même que le numéro de téléphone du PIU. Par exemple, les réservoirs ravitailleurs appartenant à des détaillants doivent être marqués d'un numéro de téléphone d'urgence 24 heures en vertu du [Code de pratique relatif à l'ammoniac anhydre](#), qui peut différer du numéro de téléphone du PIU agréé par TC qui doit être ajouté au document d'expédition.

De plus, les intervenants ont recommandé de laisser aux propriétaires de réservoirs ravitailleurs (c'est-à-dire aux agriculteurs) suffisamment de temps pour se préparer et se conformer aux nouvelles exigences. À la lumière de cette demande, TC propose une période de transition de 24 mois pour l'entrée en vigueur des modifications relatives à l'ammoniac anhydre à des fins agricoles, après la publication du projet de règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

En août 2022, TC a communiqué avec le ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire du Canada (AAC) pour discuter de la portée du transport d'ammoniac anhydre dans des réservoirs ravitailleurs sur les voies publiques et pour recueillir des commentaires sur les modifications proposées. Aucune préoccupation particulière n'a été soulevée.

Il convient de noter que les intervenants ont exprimé leur appui à l'égard de la partie 12 et de la mise à jour visant l'harmonisation internationale publiée préalablement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* en novembre 2022, car les modifications proposées favoriseraient l'uniformité avec les codes internationaux, ce qui se traduirait par des économies de coûts pour l'industrie tout en maintenant ou en améliorant la sécurité. Les intervenants ont également appuyé les dispositions proposées qui permettraient d'accroître l'harmonisation avec les exigences internationales et de mettre à jour les normes d'emballage canadiennes. Certains des principaux intervenants ont exhorté TC à accélérer la publication de la version finale du projet de règlement.

Normes techniques pour les contenants

À l'aide des exigences actuelles de la norme TP14877, TC a proposé une première ébauche pour chacune des nouvelles normes de l'ONGC. Les ébauches ont été soumises à leurs comités techniques respectifs pour examen. Les membres des comités ont suggéré 179 modifications au sujet de la norme CAN/CGSB-43.147 et 69 modifications au sujet de la norme CAN/CGSB-43.149.

Les comités techniques étaient composés de divers intervenants, comme des organismes de réglementation, des producteurs, des utilisateurs et des groupes avec des intérêts généraux, avec une représentation équilibrée des membres votants. Un certain nombre de membres sans droit de vote et de membres suppléants ont également participé aux activités des comités.

TC, les présidents des comités et l'ONGC ont analysé les commentaires reçus et ont élaboré une deuxième ébauche

each of the new CGSB standards (i.e. CAN/CGSB-43.147 and CAN/CGSB-43.149).

Two meetings occurred where the technical committees reviewed their respective second working drafts. The full committee meeting for CAN/CGSB-43.147 took place June 29 and 30, 2021, while the meeting for CAN/CGSB-43.149 occurred on November 17, 2021.

The CGSB released the drafts for both safety standards for a 60-day consultation period on the CGSB website, as well as on the TC website. The public review for CAN/CGSB-43.147 was held from June 7, 2022, to August 6, 2022, while the public review for CAN/CGSB-43.149 was held from August 24, 2022, to October 24, 2022.

For CAN/CGSB-43.147, a total of 64 comments were received during public consultation, originating from TC, the public, the railway industry, and the Canadian Association of Petroleum Producers. Thirty comments were editorial, 26 were of a technical nature, and 8 were requests for further clarification.

For CAN/CGSB-43.149, a total of 35 comments were received during public consultation, originating from TC, the Government of Saskatchewan, and the Compressed Gas Association. All 35 comments were editorial in nature: 29 focused on the translation from English to French; five were requests for clarification; and one suggested the modification of a title.

Both technical committees reviewed and addressed their respective comments prior to seeking a consensus that resulted in a ballot approval from the voting members for each standard. The two new standards were then published, in March 2023 and in April 2023, for CAN/CGSB-43.147 and CAN/CGSB-43.149, respectively, and will come into force upon publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part II.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultation

In accordance with the *Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation*, an analysis was undertaken to determine whether the proposed Regulations are likely to give rise to modern treaty obligations. This assessment examined the geographic scope and subject matter of the proposal in relation to modern treaties in effect. Upon examination, no implications or impacts on modern treaties were identified.

pour chacune des nouvelles normes de l'ONGC (c'est-à-dire CAN/CGSB-43.147 et CAN/CGSB-43.149).

Deux réunions ont eu lieu, durant lesquelles les comités techniques ont examiné leurs deuxièmes ébauches respectives. La réunion du comité plénier pour la norme CAN/CGSB-43.147 a eu lieu les 29 et 30 juin 2021, tandis que la réunion pour la norme CAN/CGSB-43.149 a eu lieu le 17 novembre 2021.

L'ONGC a publié, sur son site Web et celui de TC, les ébauches des deux normes de sécurité pour une période de consultation de 60 jours. La période de consultation publique de la norme CAN/CGSB-43.147 a eu lieu du 7 juin 2022 au 6 août 2022, tandis que celle de la norme CAN/CGSB-43.149 a eu lieu du 24 août 2022 au 24 octobre 2022.

Pour CAN/CGSB-43.147, un total de 64 commentaires ont été reçus pendant la consultation publique, provenant de TC, du public, de l'industrie ferroviaire et de l'Association canadienne des producteurs pétroliers. De ce nombre, 30 commentaires étaient de nature éditoriale, 26 étaient de nature technique et 8 étaient des demandes de clarification supplémentaire.

Pour CAN/CGSB-43.149, un total de 35 commentaires ont été reçus pendant la consultation publique, provenant de TC, du gouvernement de la Saskatchewan et de la Compressed Gas Association. L'ensemble de ces 35 commentaires étaient de nature éditoriale; de ce nombre, 29 commentaires portaient sur la traduction de l'anglais au français, 5 étaient des demandes de clarification supplémentaire et un seul proposait la modification d'un titre.

Les deux comités techniques ont examiné leurs commentaires respectifs et en ont tenu compte avant de tenter d'obtenir un consensus, qui a abouti à l'approbation par scrutin de chaque norme par leurs membres votants respectifs. Les deux nouvelles normes ont ensuite été publiées, en mars 2023 et en avril 2023, pour CAN/CGSB-43.147 et CAN/CGSB-43.149 respectivement, et entreront en vigueur dès la publication du projet de règlement dans la partie II de la *Gazette du Canada*.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes*, une analyse a été entreprise pour déterminer si le projet de règlement est susceptible de donner lieu à des obligations découlant des traités modernes. L'analyse visait à examiner la portée géographique et le sujet de la proposition par rapport aux traités modernes en vigueur. Après examen, aucune implication ou répercussion concernant les traités modernes n'a été relevée.

Instrument choice

Given that the TDGR govern the rules pertaining to the safe transportation of dangerous goods throughout Canada, it is through regulatory intervention that TC would achieve its objective to advance measures to further improve the safety of Canada's transportation system.

Canada, as a member of UN agencies, actively participates in the development of the UN Recommendations by (1) attending the UN Economic and Social Council Sub-Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods Meetings (held on a biannual basis) to discuss proposals aiming to amend the UN Recommendations; (2) bringing forward and submitting proposals to amend the UN Recommendations; and (3) providing expert advice and recommendations on international proposals. Further, Canada is expected to adopt into Canadian law the international requirements that are agreed upon and incorporated into the international models including the UN Recommendations. To become law in Canada, such requirements must be included in regulations. When there is misalignment with the UN Recommendations, this creates a burden for Canadian operators (as they have to deal with different sets of requirements) and could cause a potential economic disadvantage for trade chain partners. Therefore, no non-regulatory options were considered for changes aimed at aligning or harmonizing the TDGR with the UN Recommendations.

The proposed Regulations would update existing requirements for the rail transportation of dangerous goods to enhance crew safety. These updates would also promote efficient cross-border transportation of dangerous goods for Canada-U.S. trade by providing consignors and carriers with more uniform rules for buffer car requirements. If the status quo were maintained, crew members of unit trains would not benefit from the additional safety protection of buffer cars. In addition, ambiguity would persist about the conditions under which buffer cars could have a negative impact on train dynamics. These changes must be set out in the regulations to fulfill TC's mandate to maintain a safe, secure, and efficient transportation system.

Finally, the proposed Regulations would address ongoing safety concerns related to the transport of anhydrous ammonia on public roads for agricultural purposes without an ERAP in place. It would not be possible to address these safety concerns through non-regulatory means, such as outreach or education because there is no formal

Choix de l'instrument

Étant donné que le RTMD régit les règles relatives au transport sécuritaire des marchandises dangereuses au Canada, c'est par une intervention réglementaire que TC atteindra son objectif de promouvoir des mesures pour améliorer la sécurité du réseau de transport du Canada.

Le Canada, en tant que membre des institutions de l'ONU, participe activement à l'élaboration des Recommandations de l'ONU : (1) en assistant aux réunions du sous-comité d'experts sur le transport des marchandises dangereuses du Conseil économique et social de l'ONU (deux fois par année) pour discuter de propositions visant à modifier les Recommandations de l'ONU; (2) en présentant et soumettant des propositions de modification des Recommandations de l'ONU; et (3) en fournissant des conseils d'experts et des recommandations sur les propositions internationales. De plus, on s'attend à ce que le Canada adopte dans la législation canadienne les exigences internationales convenues et intégrées dans les modèles internationaux, y compris les Recommandations de l'ONU. Pour devenir loi au Canada, ces exigences doivent être incorporées dans les règlements. L'existence d'un décalage avec les Recommandations de l'ONU crée un fardeau pour les exploitants canadiens (puisque'ils doivent composer avec différents ensembles d'exigences) et pourrait entraîner un désavantage économique pour les partenaires de la chaîne commerciale. Par conséquent, aucune option non réglementaire n'a été envisagée pour les modifications visant à harmoniser le RTMD avec les Recommandations de l'ONU.

Le projet de règlement mettrait à jour les exigences actuelles pour le transport ferroviaire des marchandises dangereuses afin d'améliorer la sécurité des équipes. Ces mises à jour favoriseraient un transport transfrontalier des marchandises dangereuses efficace pour le commerce entre le Canada et les États-Unis en fournissant aux expéditeurs et aux transporteurs des règles plus uniformes pour les exigences relatives aux wagons-tampons. Si le statu quo était maintenu, les membres des équipes de trains-blocs ne bénéficieraient pas de la protection supplémentaire que procurent les wagons-tampons. De plus, l'ambiguïté persisterait quant aux conditions dans lesquelles les wagons-tampons pourraient avoir un impact négatif sur la dynamique du matériel roulant. Ces modifications doivent être énoncées dans les règlements afin de permettre à TC de remplir son mandat qui consiste à maintenir un réseau de transport sûr, sécuritaire et efficace.

Enfin, le projet de règlement répondrait aux préoccupations actuelles en matière de sécurité liées au transport de l'ammoniac anhydre à des fins agricoles sur les voies publiques sans qu'un PIU soit en place. Il ne serait pas possible de régler ces problèmes de sécurité par des moyens non réglementaires, comme la sensibilisation ou

obligation for emergency response personnel including retailers and distributors to respond in case of incidents involving farmer-owned nurse tanks.

The TP14877 standard is currently incorporated by static reference into the TDGR. In 2019, TC proposed to separate this standard into two different CGSB standards (rather than TC publications). Incorporation by reference enables TC to maintain agile regulatory frameworks that can more quickly adapt to changes in science or technology, or in response to emerging safety risks. Incorporation by reference can also contribute to international alignment on matters of trade. The incorporation by ambulatory reference of these new standards will optimize the TDGR by keeping them consistent with the most up-to-date version of the standards and the latest industry best practices. This approach results in a more efficient process for updates than a traditional regulatory amendment, while maintaining an adequate and transparent consultation process. Moreover, incorporating the new CGSB standards dynamically would promote a consistent approach throughout the TDGR since all other means of containment standards are already included as ambulatory references.

Regulatory analysis

The proposed Regulations would address ongoing safety concerns, strengthen existing rules, clarify provisions, remove inconsistencies, and introduce new rules. It is estimated that the regulatory proposal would impose a total cost of \$6.36 million (present value in 2021 Canadian dollars, discounted to the year of 2024 at a 7% discount rate) on affected stakeholders between 2024 and 2033, while also saving affected stakeholders \$0.11 million in total during the same period. The proposed Regulations would result in a net cost of about \$6.25 million between 2024 and 2033.

Stakeholder consultations allowed TC to collect pertinent information used in this analysis. For example, information provided by key stakeholders was used to estimate the costs associated with the buffer car requirements and the anhydrous ammonia exemption.

Analytical framework

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

l'éducation, parce que le personnel d'intervention d'urgence, y compris les détaillants et les distributeurs, n'est pas formellement obligé d'intervenir en cas d'incidents impliquant des réservoirs ravitailleurs appartenant à des agriculteurs.

La norme TP14877 est actuellement incorporée par renvoi statique dans le RTMD. En 2019, TC a proposé de séparer cette norme en deux normes de l'ONGC différentes (plutôt qu'une publication de TC). L'incorporation par renvoi permet à TC de maintenir des cadres réglementaires agiles qui peuvent s'adapter plus rapidement aux changements de la science ou de la technologie, ou en réponse à l'émergence de risques pour la sécurité. L'incorporation par renvoi peut également contribuer à l'alignement international sur les enjeux commerciaux. L'incorporation par renvoi dynamique de ces nouvelles normes optimisera le RTMD en le maintenant conforme à la version la plus récente des normes et aux meilleures pratiques de l'industrie. Contrairement à une modification réglementaire traditionnelle, cette approche permet d'obtenir un processus pour les mises à jour plus efficace tout en maintenant un processus de consultation adéquat et transparent. De plus, l'incorporation par renvoi dynamique des nouvelles normes de l'ONGC favoriserait une approche cohérente dans l'ensemble du RTMD, puisque toutes les autres normes relatives aux contenants sont déjà incorporées par renvoi dynamique.

Analyse de la réglementation

Le projet de règlement répondrait aux préoccupations actuelles en matière de sécurité, renforcerait les règles existantes, préciserait les dispositions, éliminerait les incohérences et mettrait en place de nouvelles règles. On estime que le projet de règlement imposerait aux intervenants touchés un coût total de 6,36 millions de dollars (valeur actuelle en dollars canadiens en 2021, actualisée à l'année 2024 à un taux d'actualisation de 7 %) entre 2024 et 2033, tout en leur permettant d'économiser 0,11 million de dollars au total au cours de la même période. Le projet de règlement entraînerait un coût net d'environ 6,25 millions de dollars entre 2024 et 2033.

Les consultations auprès des intervenants ont permis à TC de recueillir les renseignements pertinents utilisés dans cette analyse. Par exemple, les renseignements fournis par les principaux intervenants ont servi à estimer les coûts associés aux exigences relatives aux wagons-tampons et à l'exemption relative à l'ammoniac anhydre.

Cadre d'analyse

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

Benefits and costs associated with the proposed Regulations are assessed based on comparing the baseline scenario against the regulatory scenario. The baseline scenario depicts what is likely to happen in the future if the Government does not implement the proposed Regulations. The regulatory scenario provides information on the intended outcomes as a result of the proposed Regulations.

The analysis estimated the impact of the proposed Regulations over a 10-year period from 2024 to 2033, with the year 2024 being when the proposed Regulations are expected to be registered. Unless otherwise stated, benefits and costs are expressed in present value in 2021 Canadian dollars, discounted to the year 2024 at a 7% discount rate.

Affected stakeholders

The proposed Regulations would affect 26 active [federally regulated railway companies](#), all of which are involved in the transportation of dangerous goods throughout Canada. Among these railway companies, CN and CP are the largest carriers.²⁸

The incorporation of international requirements (e.g. UN Recommendations) would affect some stakeholders who would need ECs to transport dangerous goods. Over the last 20 years, TC has issued 43 ECs to unique dangerous goods consignors and carriers under the existing TDGR,²⁹ 20 of which were issued to non-commercial businesses and 23 to commercial businesses. Among these 23 commercial businesses, 20 of them are considered small businesses.³⁰ The proposed Regulations would also affect some owners (i.e. farmers) of approximately 2 300 nurse tanks carrying agricultural anhydrous ammonia because such tanks would need to be covered by an ERAP.³¹

Baseline and regulatory scenarios

Under the baseline scenario, the TDGR do not require unit trains transporting dangerous goods exclusively within Canada to place a buffer car between a railcar transporting a dangerous good and an occupied locomotive. Mixed commodity freight trains transporting dangerous goods are also exempted from including buffer cars if it is reasonable to conclude that buffer cars may negatively affect

Les avantages et les coûts associés au projet de règlement sont évalués en comparant le scénario de référence au scénario réglementaire. Le scénario de référence décrit ce qui est susceptible de se produire si le gouvernement ne met pas en œuvre le projet de règlement. Le scénario réglementaire fournit des informations sur les résultats escomptés découlant du projet de règlement.

L'analyse a permis d'estimer l'impact du projet de règlement sur une période de 10 ans allant de 2024 à 2033, l'année 2024 étant celle de l'enregistrement du projet de règlement. Sauf indication contraire, les avantages et les coûts sont exprimés en valeur actuelle en dollars canadiens de 2021, actualisés à l'année 2024 à un taux d'actualisation de 7 %.

Intervenants touchés

Le projet de règlement toucherait 26 [compagnies de chemin de fer de compétence fédérale](#) actives, qui participent toutes au transport de marchandises dangereuses à travers le Canada. Parmi ces compagnies de chemin de fer, le CN et le CP sont les plus gros transporteurs²⁸.

L'incorporation d'exigences internationales (par exemple les Recommandations de l'ONU) affecterait certains intervenants qui auraient besoin d'un certificat d'équivalence (CE) pour transporter des marchandises dangereuses. Au cours des 20 dernières années, TC a délivré 43 certificats d'équivalence à des expéditeurs et des transporteurs de marchandises dangereuses uniques en vertu du RTMD existant²⁹, dont 20 à des entreprises non commerciales et 23 à des entreprises commerciales. Parmi ces 23 entreprises commerciales, 20 sont considérées comme de petites entreprises³⁰. Le projet de règlement affecterait également les propriétaires (c'est-à-dire des agriculteurs) d'environ 2 300 réservoirs ravitailleurs transportant de l'ammoniac anhydre à des fins agricoles, car ceux-ci devraient être couverts par un PIU³¹.

Scénario de référence et scénario réglementaire

Selon le scénario de référence, le RTMD n'exigerait pas qu'un wagon-tampon soit placé entre un wagon transportant une marchandise dangereuse et une locomotive occupée pour les trains-blocs transportant des marchandises dangereuses exclusivement au Canada. Les trains de marchandises mixtes transportant des marchandises dangereuses seraient également exemptés d'utiliser des

²⁸ Based on the 2019 waybill data tracked by TC, CN and CP transported 56.6% and 31.5% dangerous goods to or from the United States.

²⁹ Each affected stakeholder only requires one EC.

³⁰ A small business is a company with fewer than 100 employees or a company that has \$5 million or less in annual revenue.

³¹ Due to lack of data, the number of tank owners of nurse tanks that are not covered by an ERAP is unknown.

²⁸ Selon les données de la feuille de route de 2019 suivies par TC, le CN et le CP ont transporté 56,6 % et 31,5 % des marchandises dangereuses à destination ou en provenance des États-Unis.

²⁹ Chaque intervenant affecté n'a besoin que d'un seul certificat d'équivalence (CE).

³⁰ Une petite entreprise est une entreprise qui compte moins de 100 employés ou qui a des revenus annuels de 5 millions de dollars ou moins.

³¹ En raison du manque de données, le nombre de propriétaires de réservoirs ravitailleurs qui ne sont pas couverts par un PIU est inconnu.

the train dynamic. Furthermore, agricultural anhydrous ammonia transported in nurse tanks of 10 000 L or less does not require an ERAP and documentation if it travels 100 km or less. In addition, in the baseline scenario, the TDGR would remain out of alignment with other domestic and international requirements and would continue to contain outdated provisions. TC safety standard, TP14877, would also remain incorporated by static reference in the TDGR. As such, the TDGR would continue to fall out of alignment with new and/or amended standards and the latest industry best practices. As a result, stakeholders would not only face confusion due to the lack of harmonization between domestic and international requirements, but would also need to request ECs (and renew every five years) for some activities.

Under the regulatory scenario, the proposed Regulations would enhance the safety for crews on trains by requiring at least one buffer car between an occupied locomotive and a railcar transporting a dangerous good for all unit trains travelling within Canada and would clarify the conditions when train dynamics could be negatively impacted if buffer cars are added in the case of mixed commodity freight trains. The proposed Regulations would also remove the distance limit of 100 km and the quantity limit of 10 000 L exemption for nurse tanks transporting agricultural anhydrous ammonia and would require an ERAP to cover all agricultural anhydrous ammonia transported on public roads for any distance that is more than 3 km. The regulatory proposal would also update outdated provisions and incorporate by reference international requirements, which would facilitate compliance and eliminate the need for stakeholders to apply for and renew a number of ECs for some activities. Finally, TC safety standard, TP14877, would be replaced by two new standards (CAN/CGSB-43.147 for railcars and CAN/CGSB-43.149 for ton containers) and these new standards would be incorporated by reference in the TDGR, which would promote a consistent approach throughout the TDGR.

Costs and benefits

Costs

The total cost associated with the proposed Regulations is estimated at \$6.36 million of which \$6.35 million would be incurred by railway companies involved in the

wagons-tampons s'il est raisonnable de conclure que ces derniers peuvent avoir un effet négatif sur la dynamique du matériel roulant. De plus, l'ammoniac anhydre utilisé à des fins agricoles transporté dans des réservoirs ravitailleurs de 10 000 L ou moins ne nécessiterait pas de PIU ni de documentation si la distance parcourue est de 100 km ou moins. Toujours selon le scénario de référence, le RTMD demeurerait décalé par rapport aux autres exigences nationales et internationales et conserverait des dispositions désuètes. En outre, la TP14877, norme de sécurité de TC, serait toujours incorporée par renvoi statique dans le RTMD. Ainsi, le RTMD continuerait à ne pas être harmonisé avec les nouvelles normes, les normes modifiées et/ou les meilleures pratiques les plus récentes de l'industrie. Par conséquent, les intervenants seraient confrontés non seulement à une certaine confusion en raison du manque d'harmonisation entre les exigences nationales et internationales, mais devraient aussi demander des certificats d'équivalence (et les renouveler tous les cinq ans) pour certaines activités.

Dans le cadre du scénario réglementaire, le projet de règlement améliorerait la sécurité des équipes de trains en exigeant qu'au moins un wagon-tampon soit placé entre une locomotive occupée et un wagon transportant une marchandise dangereuse pour tous les trains-blocs qui circulent au Canada, et préciserait les conditions dans lesquelles la dynamique du matériel roulant pourrait subir des effets négatifs si des wagons-tampons sont ajoutés dans le cas de trains de marchandises mixtes. De plus, le projet de règlement supprimerait la limite de distance de 100 km et l'exemption relative à la quantité maximale de 10 000 L pour les réservoirs ravitailleurs transportant de l'ammoniac anhydre à des fins agricoles et exigerait un PIU pour couvrir tout l'ammoniac anhydre à des fins agricoles transporté sur les voies publiques pour toute distance de plus de 3 km. Il mettrait également à jour les dispositions désuètes et incorporerait par renvoi les exigences internationales, ce qui faciliterait la conformité et éliminerait la nécessité pour les intervenants de faire la demande de certificats d'équivalence et de les renouveler pour certaines activités. Enfin, la norme TP14877 serait remplacée par les deux nouvelles normes (CAN/CGSB-43.147 pour les wagons et CAN/CGSB-43.149 pour les contenants d'une tonne) et seraient incorporées par renvoi dans le RTMD, ce qui favoriserait une approche cohérente dans l'ensemble du RTMD.

Coûts et avantages

Coûts

Le coût total associé au projet de règlement est estimé à 6,36 millions de dollars, dont 6,35 millions de dollars seraient engagés par les compagnies de chemin de fer

transportation of dangerous goods within Canada due to the buffer car requirement and \$0.01 million by the Government associated with the inspections with farm owners of nurse tanks.

Buffer cars — capital cost

The capital cost of purchasing additional buffer cars was estimated to be \$5.30 million based on the total number of required buffer cars needed by the railway companies and the cost per buffer car.

During stakeholder consultations, CN expected that 30 buffer cars, each of which would cost \$100,000, would be required to comply with the proposed Regulations. Using this estimate and the share of dangerous good transported by each railway company in 2019 in proportion to that of CN,³² it was calculated that a total of 53 buffer cars would be required by six railway companies during the analytical time frame because of the proposed Regulations, assuming that railway companies with a share of at least 1% of the total dangerous good transported in 2019 would need to purchase additional buffer cars.³³ It is worth noting that this estimation is considered the upper bound of buffer cars required because in reality railway companies could adjust the utilization of their railcar fleet to minimize any potential purchase of a railcar to be used as a buffer car.

As a result, the one-time capital cost of purchasing buffer cars was estimated to be \$5.30 million in 2024.

Buffer cars — operation and management cost

The operation and management cost of buffer cars is calculated by multiplying the number of unit train travels within Canada projected during the analytical time frame and the operation and management cost of buffer cars per unit train travel.

The number of domestic travels of unit trains in 2024 was estimated based on the average number of dangerous goods carload movements between 2019 and 2021. As shown in Table 1 below, 0.8% of the total crude oil carloads and 33.8% of all other dangerous good carloads were

³² Share calculation is based on the total of 83 543 813 tons of dangerous goods transported by rail in 2019.

³³ Based on the historical data, railway companies that carry less than 1% of the total dangerous goods transported by rail (proxy for railway movements) have low train movements that would not justify the purchase of additional railcars to be used as buffer cars.

participant au transport de marchandises dangereuses au Canada en raison de l'exigence relative aux wagons-tampons, et 0,01 million de dollars seraient engagés par le gouvernement en lien avec les inspections auprès des agriculteurs propriétaires de réservoirs ravitailleurs.

Wagons-tampons — coût en capital

Le coût en capital de l'achat de wagons-tampons supplémentaires a été estimé à 5,30 millions de dollars en se fondant sur le nombre total de wagons-tampons requis par les compagnies de chemin de fer et le coût par wagon-tampon.

Au cours des consultations auprès des intervenants, le CN s'attendait à ce que 30 wagons-tampons, au coût de 100 000 \$ chacun, soient requis pour permettre la conformité au projet de règlement. En se fiant à cette estimation et à la proportion de marchandises dangereuses transportées par chaque compagnie de chemin de fer en 2019 par rapport à celle du CN,³² on a calculé qu'un total de 53 wagons-tampons serait requis par six compagnies de chemin de fer pendant la période d'analyse en raison du projet de règlement, en supposant que les compagnies de chemin de fer ayant une proportion d'au moins 1 % du total des marchandises dangereuses transportées en 2019 seraient tenues d'acheter des wagons-tampons supplémentaires.³³ Il convient de noter que cette estimation est considérée comme la limite supérieure du nombre de wagons-tampons requis, car, en fait, les compagnies de chemin de fer pourraient ajuster l'utilisation de leur parc de wagons afin de réduire au minimum tout achat éventuel d'un wagon destiné à être utilisé comme wagon-tampon.

Par conséquent, le coût en capital unique de l'achat de wagons-tampons a été estimé à 5,30 millions de dollars en 2024.

Wagons-tampons — coût d'exploitation et de gestion

Le coût d'exploitation et de gestion des wagons-tampons est calculé en multipliant le nombre de déplacements de trains-blocs prévus au Canada pendant la période d'analyse par le coût d'exploitation et de gestion des wagons-tampons par déplacement de train-bloc.

Le nombre de déplacements intérieurs de trains-blocs en 2024 a été estimé en fonction du nombre moyen de mouvements de wagons complets de marchandises dangereuses entre 2019 et 2021. Comme le montre le tableau 1 ci-dessous, 0,8 % du nombre total de wagons complets de

³² Le calcul de la proportion est fondé sur le total de 83 543 813 tonnes de marchandises dangereuses transportées par chemin de fer en 2019.

³³ D'après les données historiques, les compagnies de chemin de fer qui transportent moins de 1 % du total des marchandises dangereuses transportées par chemin de fer (approximation des mouvements ferroviaires) ont un nombre faible de trains en circulation ce qui ne justifierait pas l'achat de wagons supplémentaires pour servir de wagons-tampons.

moved on domestic trips. Assuming each domestic travel of a unit train would require 100 carloads,³⁴ it was then estimated that a total of 143 domestic travels of unit trains would take place in 2024, 8 of which would transport crude oil and 135 would transport other dangerous goods.

pétrole brut et 33,8 % de tous les autres wagons complets de marchandises dangereuses ont été transportés dans le cadre de déplacements intérieurs. En supposant que chaque déplacement intérieur d'un train-bloc nécessiterait 100 wagons complets³⁴, il a été estimé qu'un total de 143 déplacements intérieurs de trains-blocs seraient effectués en 2024, dont 8 pour le transport de pétrole brut et 135 pour le transport d'autres marchandises dangereuses.

Table 1: Average number of carload movements by dangerous goods type and by trip definition (2019–2021)

	Non-domestic trips*	Domestic trips	Total trips	Non-domestic trips percentage	Domestic trips percentage
Crude oil	101 067	778	101 845	99.2%	0.8%
All other dangerous goods	26 457	13 536	39 993	66.2%	33.8%

Source: Transport Canada

* Non-domestic trips include outbound to USA, inbound from USA and from a place in the USA through Canada to another place in the USA .

Tableau 1 : Nombre moyen de mouvements de wagons complets selon le type de marchandises dangereuses et la définition du déplacement (2019-2021)

	Déplacements extérieurs*	Déplacements intérieurs	Total des déplacements	Pourcentage de déplacements extérieurs	Pourcentage de déplacements intérieurs
Pétrole brut	101 067	778	101 845	99,2 %	0,8 %
Toutes les autres marchandises dangereuses	26 457	13 536	39 993	66,2 %	33,8 %

Source : Transports Canada

* Les déplacements extérieurs comprennent les mouvements à destination des États-Unis et en provenance des États-Unis, et d'un endroit aux États-Unis à destination d'un autre endroit aux États-Unis en passant par le Canada.

TC's most recent internal analysis on the transportation of crude oil by rail did not project any increase in carloads, and therefore it is assumed that the domestic travels of unit trains transporting crude oil between 2025 and 2033 would remain the same as those estimated in 2024. However, the same analysis projected an increase of 1% per year of the carloads with respect to other dangerous goods transportation by rail. As a result, a growth rate of 1% per year of the domestic travels of unit trains was assumed during the analytical time frame.

Stakeholders (CN and CP) also provided tariffs / fees to be charged onto shippers due to the addition of buffer cars,

L'analyse interne la plus récente de Transports Canada sur le transport de pétrole brut par chemin de fer ne prévoyait pas d'augmentation du nombre de wagons complets. On suppose donc que les déplacements intérieurs de trains-blocs transportant du pétrole brut entre 2025 et 2033 demeureraient les mêmes que ceux estimés en 2024. Cependant, la même analyse prévoyait une augmentation de 1 % par année des wagons complets en ce qui a trait aux autres marchandises dangereuses transportées par chemin de fer. Par conséquent, on a supposé un taux de croissance de 1 % par année des déplacements intérieurs de trains-blocs pendant la période d'analyse.

Les intervenants (CN et CP) ont également fourni des tarifs/frais à imposer aux expéditeurs en raison de l'ajout

³⁴ Based on a new approach taken by TC to estimate the number of railcars per train across Canada, using videos and pictures plus artificial intelligence to estimate the number of railcars. The estimate of 100 railcars per unit train is an average number of both small and long unit train movements on the Canadian main rail network. Meaning, the estimate does not account for shoving/pushing movement of railcars from a customer facility to the main rail network.

³⁴ TC a adopté une nouvelle approche qui consiste à utiliser des vidéos et des images ainsi que l'intelligence artificielle pour estimer le nombre de wagons par train partout au Canada. L'estimation de 100 wagons par train-bloc est une moyenne qui tient compte des déplacements de trains-blocs courts et longs sur le réseau ferroviaire principal du Canada. Autrement dit, l'estimation ne tient pas compte du déplacement des wagons des installations d'un client jusqu'au réseau ferroviaire principal.

which are used as a proxy for the operation and management cost of buffer cars per domestic travel of unit trains (see Table 2 below).

Table 2: Operation and management cost of buffer cars per domestic travel³⁵

Operation and management items	Cost
Buffer car loading with non-dangerous material ³⁶	\$300
Switching and movement	\$575
Buffer car storage at a customer's facility (fee per day)	\$60*

Source: CN and CP

* Assuming each travel of a unit train would only require one day of storage at a customer's facility.

³⁶ It is assumed that all buffer cars included in trains carrying dangerous goods are loaded with non-dangerous commodity.

It is assumed that each travel of a unit train would imply a unique cost of loading, switching and moving, and storing the buffer car for one day at a customer's facility. The costs of operation and management were obtained by multiplying the number of domestic unit train travels by the costs listed in Table 2, for a total estimated to be \$1.05 million between 2024 and 2033.

Agricultural anhydrous ammonia exemption

Based on information provided by Fertilizer Canada (an industry association representing Canadian manufacturers, wholesalers, and retail distributors of fertilizers), 90% of agricultural anhydrous ammonia is transported in large volumes by a transport delivery unit (TDU) and is covered by an approved ERAP.³⁷ Eight percent of the remaining anhydrous ammonia is transported by nurse tanks that are owned by agri-retail companies, which have an approved ERAP. Agri-retailers can respond to any incidents involving their nurse tanks up to the capacity as defined in their approved ERAP. Some agri-retail companies also have a cradle-to-grave policy through a written agreement with manufacturers, which covers products throughout the supply chain to the end user application and, in such cases, there would be no additional cost on agri-retail companies to utilize their approved ERAP.

³⁵ It should be noted that type of services provided (i.e. switching, storage, other requirements) by railway companies to operate/manage a buffer car will vary depending on customer needs. Table 2 is an average representation of fee charged (cost) to operate/manage a buffer car.

³⁷ TC approved ERAP

de wagons-tampons, utilisés comme approximation pour déterminer le coût d'exploitation et de gestion des wagons-tampons pour chaque déplacement intérieur d'un train-bloc (voir le tableau 2 ci-dessous).

Tableau 2 : Coût d'exploitation et de gestion des wagons-tampons par déplacement intérieur³⁵

Éléments d'exploitation et de gestion	Coût
Chargement du wagon-tampon avec du matériel non dangereux ³⁶	300 \$
Commutation et mouvement	575 \$
Entreposage d'un wagon-tampon aux installations d'un client (tarif par jour)	60 \$*

Source : CN et CP

* En supposant que chaque déplacement d'un train-bloc ne nécessiterait qu'une journée d'entreposage aux installations d'un client.

³⁶ On suppose que tous les wagons-tampons placés dans des trains qui transportent des marchandises dangereuses sont chargés de marchandises non dangereuses.

On suppose que chaque déplacement d'un train-bloc entraînerait un coût unique pour le chargement, la commutation et le mouvement ainsi que pour l'entreposage du wagon-tampon pendant une journée aux installations d'un client. Le coût d'exploitation et de gestion a été obtenu en multipliant le nombre de déplacements intérieurs de trains-blocs par les coûts énumérés au tableau 2, pour un total estimé à 1,05 million de dollars entre 2024 et 2033.

Exemption relative à l'ammoniac anhydre à des fins agricoles

D'après les renseignements fournis par Fertilisants Canada (association de l'industrie représentant les fabricants, les grossistes et les distributeurs au détail d'engrais du Canada), 90 % de l'ammoniac anhydre à des fins agricoles est transporté en grandes quantités par une unité de transport de livraison et est couvert par un PIU agréé³⁷. Huit pour cent de l'ammoniac anhydre restant est transporté par des réservoirs ravitailleurs appartenant à des détaillants agricoles qui ont un PIU agréé. Les détaillants agricoles peuvent intervenir en cas d'incident mettant en cause leurs réservoirs ravitailleurs jusqu'à concurrence de la capacité définie dans leur PIU agréé. Certains détaillants agricoles ont également une politique « du berceau à la tombe » par le biais d'une entente écrite avec les fabricants, qui couvre les produits tout au long de la chaîne d'approvisionnement jusqu'à l'application par l'utilisateur final et, dans de tels cas, aucun coût supplémentaire ne serait imposé aux détaillants agricoles pour utiliser leur PIU agréé.

³⁵ Il convient de noter que le type de services fournis (c.-à-d. les manœuvres, l'entreposage, d'autres exigences) par les compagnies de chemin de fer pour exploiter et gérer un wagon-tampon variera selon les besoins des clients. Le tableau 2 est une représentation moyenne des frais (coût) exigés pour l'exploitation et la gestion d'un wagon-tampon.

³⁷ PIU agréé par TC

The remaining 2% represents the anhydrous ammonia volume that is transported to and from an agri-retail location to a farm field by a farmer-owned nurse tank. Only anhydrous ammonia transported in farmer-owned nurse tank is likely not currently being covered under an ERAP.

Farm owners that transport anhydrous ammonia in nurse tanks on public roads would need an ERAP coverage, which would result in additional costs. Some farmers could decide to use another person's ERAP, as such they would only seek an authorization to use an approved ERAP, while some others could decide to have their own ERAP.

According to subject matter experts and based on TC internal sources, the cost to a farmer to use another person's ERAP would depend on the agreement between the farmer and the owner of the ERAP. This cost would vary but is expected to be minimal and less than costs associated with the development of their own ERAP. Under the option wherein a farmer decides to have his own ERAP, the cost of having an ERAP prepared, reviewed, and approved, is approximately between \$1,000 to \$5,000.³⁸ For this analysis, it is assumed that farmers who would need an ERAP coverage would only seek the option of an authorization to use an approved ERAP instead of an application to develop a new one.³⁹

Additionally, farmers would be required to demonstrate their compliance with the proposed Regulations as part of TC inspections. Therefore, farmers would need to present the approved ERAP document to an inspector. Usually, an inspector calls ahead and gives some information in advance of what would be covered. If all required documents are ready at the time of the inspection, the associated opportunity cost for the extra time would be negligible (refer to the "One-for-one rule" section for further details).

The transportation of agricultural anhydrous ammonia on public roads for any distance that is more than 3 km, would be exempted from documentation requirements if the nurse tanks are marked with the ERAP phone number. The cost that could be incurred by the owners of the tanks would be the cost of marking on the tank the ERAP phone number. It is expected that retail-owned ammonia nurse tanks would already have these markings on tanks based on the Anhydrous Ammonia Code of Practice requirements or have the proper documentation, but those owned by farmers may not. Due to lack of information, it is unknown how many farmers would be affected by this proposed requirement. Nevertheless, in case a

Les 2 % restants représentent le volume d'ammoniac anhydre qui est transporté d'une installation de détail agricole à un champ agricole par un réservoir ravitailleur appartenant à un agriculteur. Seul l'ammoniac anhydre transporté dans un réservoir ravitailleur appartenant à un agriculteur est susceptible de ne pas être couvert par un PIU actuellement.

Les propriétaires d'exploitations agricoles qui transportent de l'ammoniac anhydre dans des réservoirs ravitailleurs sur les voies publiques auraient besoin d'être couverts par un PIU, ce qui entraînerait des coûts supplémentaires. Certains agriculteurs pourraient décider d'utiliser le PIU d'une autre personne, de sorte qu'ils demanderaient seulement l'autorisation d'utiliser un PIU agréé, tandis que d'autres pourraient décider d'avoir leur propre PIU.

Selon les experts en la matière et des sources internes de TC, ce qu'il en coûterait à un agriculteur pour utiliser le PIU d'une autre personne dépendrait de l'entente conclue entre l'agriculteur et le propriétaire du PIU. Ce coût varierait, mais devrait être minime et inférieur aux coûts associés à l'élaboration de son propre PIU. Dans le cas où un agriculteur déciderait d'avoir son propre PIU, les coûts liés à la préparation, à l'examen et à l'agrément d'un PIU se situent environ entre 1 000 \$ et 5 000 \$³⁸. Pour les besoins de cette analyse, on suppose que les agriculteurs qui auraient besoin d'être couverts par un PIU choisiraient de demander l'autorisation d'utiliser un PIU agréé plutôt que d'élaborer un nouveau PIU³⁹.

De plus, les agriculteurs seraient tenus de démontrer leur conformité au projet de règlement lors des inspections de TC. Par conséquent, les agriculteurs devraient présenter le document du PIU agréé à un inspecteur. Habituellement, les inspecteurs téléphonent à l'avance pour fournir de l'information sur ce qui sera couvert. Si tous les documents requis sont prêts au moment de l'inspection, le coût de renonciation associé au temps supplémentaire serait négligeable (voir la section "Règle du « un pour un »" pour plus de détails).

Le transport d'ammoniac anhydre à des fins agricoles sur les voies publiques sur une distance de plus de 3 km serait exempté des exigences relatives à la documentation si les réservoirs ravitailleurs sont marqués du numéro de téléphone du PIU. Le coût que les propriétaires des réservoirs pourraient devoir payer serait celui du marquage du numéro de téléphone du PIU sur la citerne. On s'attend à ce que les réservoirs ravitailleurs d'ammoniac appartenant à des détaillants portent déjà ces indications conformément aux exigences du Code de pratique relatif à l'ammoniac anhydre ou à ce qu'ils soient accompagnés de la documentation appropriée, ce qui n'est pas le cas pour les réservoirs appartenant à des agriculteurs. En raison du

³⁸ TC internal sources.

³⁹ It is acknowledged that in some circumstances, a farmer would prefer opting to develop its own ERAP rather than using another person's ERAP.

³⁸ Sources internes de TC.

³⁹ Il est reconnu que, dans certaines circonstances, un agriculteur préférerait choisir d'élaborer son propre PIU plutôt que d'utiliser celui d'une autre personne.

farmer needs to mark the tank,⁴⁰ the cost of a single tank decal is expected to be \$45, or \$15 per tank if buying decals in bulk (over 100).

Due to lack of information, the number of farmers who would need an ERAP coverage is unknown, and therefore, it was not possible to estimate the total additional cost to be borne by these farmers.

New safety standards (CAN/CGSB-43.147 and CAN/CGSB-43.149)

The dynamic incorporation by reference of the two safety standards (CAN/CGSB-43.147 and CAN/CGSB-43.149) in replacement of the TP14877 would allow the proposed Regulations to stay up to date with industry developments and to respond to stakeholders' needs. Both CGSB safety standards were published in spring 2023. This change would require stakeholders to amend or edit referenced documents such as by updating references to the new CGSB standards. Stakeholders are already complying with the new standards or have already planned to comply with them. At the coming into force of the proposed Regulations, it is expected that very few stakeholders would still need to make minor editorial changes to their existing facility procedures. It is assumed that these stakeholders would not incur any significant additional costs due to these new standards.

Cost to Government

During routine inspections, under the new agricultural anhydrous ammonia exemption requirements, TC inspectors would now need to verify if farmers that are transporting agricultural anhydrous ammonia on public roads for any distance that is more than 3 km, have ERAP coverage and appropriate marking. Inspectors would need to verify the ERAP documentation and make sure the markings are properly identified. Based on TC historical data, over the past four years, an annual average of 21 inspections have been conducted with farmers. It is estimated that TC inspectors will need an additional hour during its routine inspection to perform the required

manque d'information, on ne sait pas combien d'agriculteurs seraient touchés par cette exigence proposée. Néanmoins, si un agriculteur doit marquer la citerne⁴⁰, on prévoit que le coût d'un autocollant pour une citerne serait de 45 \$, ou de 15 \$ par citerne s'il achète des autocollants en vrac (plus de 100).

En raison du manque d'information, le nombre d'agriculteurs qui auraient besoin d'être couverts par un PIU est inconnu et, par conséquent, il n'a pas été possible d'estimer le coût supplémentaire total que devront assumer ces agriculteurs.

Nouvelles normes de sécurité (CAN/CGSB-43.147 et CAN/CGSB-43.149)

L'incorporation par renvoi dynamique des deux normes de sécurité (CAN/CGSB-43.147 et CAN/CGSB-43.149) en remplacement de la norme TP14877 permettrait au projet de règlement de rester à jour avec les développements de l'industrie et de répondre aux besoins des intervenants. Les deux normes de sécurité de l'ONGC ont été publiées au printemps 2023. Ce changement exigerait que les intervenants révisent ou modifient les documents référencés, par exemple en mettant à jour les références aux nouvelles normes de l'ONGC. Les intervenants se conforment déjà aux nouvelles normes ou ont déjà prévu de s'y conformer. Au moment de l'entrée en vigueur du projet de règlement, on s'attend à ce que très peu d'intervenants aient encore besoin d'apporter des modifications rédactionnelles mineures à leurs procédures d'installation existantes. On suppose que ces intervenants n'auront pas à supporter des coûts supplémentaires importants en raison de ces nouvelles normes.

Coût pour le gouvernement

Lors des inspections de routine, conformément aux nouvelles exigences de l'exemption relative à l'ammoniac anhydre à des fins agricoles, les inspecteurs de TC devraient désormais vérifier si les agriculteurs qui transportent de l'ammoniac anhydre à des fins agricoles sur les voies publiques sur une distance de plus de 3 km sont couverts par un PIU et si leurs citernes sont correctement marquées. Les inspecteurs devraient vérifier la documentation du PIU et vérifier que les citernes portent les marquages appropriés. Selon les données historiques de TC, au cours des quatre dernières années, 21 inspections ont été effectuées en moyenne par année auprès des

⁴⁰ Due to the lack of data, it is unknown how many farmer-owned tanks (estimated at 2 300 tanks) would be affected by the new requirements. Only nurse tanks that would be transporting agricultural anhydrous ammonia on public roads that do not have an ERAP, and do not have the proper marking identifying the ERAP telephone number, would be affected.

⁴⁰ En raison du manque de données, on ne sait pas combien de réservoirs ravitailleurs appartenant à des agriculteurs (estimés à 2 300 réservoirs) seraient affectés par les nouvelles exigences. Seuls les réservoirs ravitailleurs qui transporteraient de l'ammoniac anhydre à des fins agricoles sur les voies publiques qui n'ont pas de PIU et qui ne sont pas correctement marqués du numéro de téléphone du PIU seraient affectés.

approved ERAP verification.⁴¹ As a result, the proposed Regulations would impose an incremental monetized cost of \$0.01 million to the Government.

Qualitative costs to Government

Buffer car verification and placement on unit trains for domestic travels would be done during routine inspections. This would be conducted using existing staff/inspectors and is not expected to impose any additional significant time/costs to the inspection routine.⁴²

As previously mentioned, with respect to requirements for an approved ERAP for farmer-owned tanks, it is assumed that farmers who would need an ERAP coverage would only seek the option of an authorization to use an approved ERAP instead of an application to develop a new one. In the eventuality where a farmer would opt to develop its own ERAP, farmers would need to seek its approval by TC. It is assumed that it takes a total of 3 hours for TC employees to approve an ERAP. A Remedial Measures Specialist would spend around 2.5 hours to assess the ERAP application and make a recommendation to the Chief of Response Operations who would decide whether the application is approved or not. Based on the recommendation, the final approval by the Chief of Response Operations is estimated to take approximately 0.5 hours. Under this possible circumstance, this would result in an undiscounted cost of \$113 for TC to approve an ERAP.

TC's TDG Public Awareness Program regularly informs stakeholders of updates to the TDGR through education and awareness campaigns by developing information documents, reaching out to targeted audiences, answering questions from the industry, and doing presentations. It is expected that the proposed Regulations would not add additional financial costs to the program. Although any effort associated with outreach and awareness with respect to the proposed Regulations would impose opportunity costs to TC, such costs would be expected to be minimal.

TC would also assume some costs to update training materials and deliver training to existing TDG inspectors.

agriculteurs. On estime que les inspecteurs de TC auront besoin d'une heure de plus, dans le cadre de leur inspection de routine, pour effectuer la vérification requise du PIU agréé⁴¹. Par conséquent, le projet de règlement imposerait un coût monétaire supplémentaire de 0,01 million de dollars au gouvernement.

Coûts qualitatifs pour le gouvernement

La vérification et le placement des wagons-tampons dans les trains-blocs en vue des déplacements intérieurs se feraient pendant les inspections de routine. Comme on ne s'attend pas à ce que cette mesure prolonge la routine d'inspection⁴² de manière significative, il ne devrait pas y avoir de coûts supplémentaires pour TC. Toutes les inspections seraient effectuées par le personnel existant et aucun inspecteur supplémentaire ne serait embauché.

Comme il a été mentionné précédemment, en ce qui concerne l'exigence selon laquelle les réservoirs ravitailleurs appartenant à des agriculteurs devraient avoir un PIU agréé, on suppose que les agriculteurs qui auraient besoin de cette couverture choisiraient de demander l'autorisation d'utiliser un PIU agréé plutôt que d'élaborer un nouveau PIU. Dans l'éventualité où un agriculteur choisirait d'élaborer son propre PIU, il devrait demander son agrément par TC. On suppose qu'il faut un total de 3 heures aux employés de TC pour effectuer l'agrément d'un PIU. Un spécialiste en mesures correctives passe environ 2,5 heures à évaluer la demande de PIU et à formuler des recommandations au chef des Opérations d'intervention, lequel décide si le PIU est agréé ou non. En fonction des recommandations, l'agrément final par le chef des Opérations d'intervention prend environ 0,5 heure. Dans ces circonstances, le coût actualisé assumé par TC pour agréer un PIU s'élèverait à 113 dollars.

Le Programme de sensibilisation du public du TMD de TC informe régulièrement les intervenants des mises à jour du RTMD au moyen de campagnes d'éducation et de sensibilisation, en élaborant des documents d'information, en communiquant avec les publics cibles, en répondant aux questions de l'industrie et en faisant des présentations. On ne s'attend pas à ce que le projet de règlement entraîne des coûts financiers supplémentaires pour le programme. Bien que tout effort associé à la sensibilisation à l'égard du projet de règlement imposerait des coûts de renonciation à TC, ces coûts seraient vraisemblablement minimes.

TC assumerait également certains coûts pour mettre à jour le matériel de formation et offrir de la formation

⁴¹ The inspection is performed by two TC inspectors (TI-06 and TI-05, based on Treasury Board of Canada Secretariat salaries at the highest step).

⁴² Rail inspection process covers a general list of requirements to be verified by an inspector. The average level of effort and time to complete an inspection does not vary significantly on an inspection where a buffer car on a train is required compared to an inspection where this requirement is not required.

⁴¹ L'inspection est effectuée par deux inspecteurs de TC (TI-06 et TI-05, selon les salaires du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada aux échelons les plus élevés).

⁴² Le processus d'inspection ferroviaire comprend une liste générale d'exigences devant être vérifiées par un inspecteur. Le niveau moyen d'effort et de temps pour effectuer une inspection ne varie pas significativement entre une inspection où un wagon-tampon est exigé sur un train et une inspection où le wagon-tampon n'est pas exigé.

These costs are expected to be negligible and would be managed within existing resources.

Benefits

The proposed Regulations would result in better clarity and uniform interpretations of requirements across Canada, and further improve safety during the transportation of dangerous goods. Benefits from the proposed Regulations are, in most parts, discussed qualitatively. Still, the harmonization with international requirements and the incorporation of activities authorized under ECs into TDGR would result in a cost saving for the industry and to the Government.

Cost savings to industry

The proposed Regulations would no longer require stakeholders to apply for and renew ECs with respect to certain activities. Therefore, based on historical data of active ECS (new and renewals), a total of 43 existing ECs would be eliminated (see Table 3 below). TC does not expect to see a growth in the number of active ECs during the analytical timeframe.

Table 3: Number of existing ECs to be eliminated

Type of activities	Number of existing ECs to be eliminated
EC to allow the use of oxygen cylinder with an open valve during transport for aeration of live fish or medical purposes	24
EC to permit the use of necessary dangerous goods by peace officers to carry out their duties	17
EC to permit the transportation of empty drums or IBCs containing residue of dangerous goods	2
Total of ECs	43

It is assumed that a dangerous goods consignor would take three hours for a less complex EC and five hours for a highly complex EC to fill out the requested documentation. Eighty percent of all the ECs to be eliminated are less complex and 20% are highly complex. As an EC is renewed every five years and assuming an equal distribution of ECs are requested over the years, it is estimated that 86 requests and renewals of ECs would be eliminated over a 10-year analytical timeframe. Using the average hourly wage rate

aux inspecteurs du TMD actuels. Ces coûts devraient être négligeables et seraient gérés avec les ressources existantes.

Avantages

Le projet de règlement permettrait une meilleure clarté ainsi qu'une interprétation uniforme des exigences à l'échelle du Canada. Il permettrait également d'améliorer la sécurité pendant le transport des marchandises dangereuses. Les avantages du projet de règlement sont, pour la plupart, discutés de façon qualitative. Néanmoins, l'harmonisation avec les exigences internationales et l'intégration des activités autorisées en vertu des certificats d'équivalence dans le RTMD permettraient à l'industrie et au gouvernement de réaliser des économies de coûts.

Économies de coûts pour l'industrie

En vertu du projet de règlement, les intervenants n'auraient plus à faire la demande de certificats d'équivalence et à les renouveler pour certaines activités. Par conséquent, selon les données historiques des CE actifs (nouveaux et renouvelés), un total de 43 CE existants seraient éliminés (voir le tableau 3 ci-dessous). Transports Canada ne s'attend pas à une augmentation du nombre de CE actifs au cours de la période d'analyse.

Tableau 3 : Nombre de CE existants qui seraient éliminés

Type d'activité	Nombre de CE existants qui seraient éliminés
CE pour permettre l'utilisation d'une bouteille d'oxygène avec un robinet ouvert pendant le transport pour l'aération de poissons vivants ou à des fins médicales	24
CE pour permettre aux agents de la paix d'utiliser les marchandises dangereuses nécessaires dans l'exercice de leurs fonctions	17
CE pour permettre le transport de fûts vides ou de grands récipients pour vrac (GRV) contenant des résidus de marchandises dangereuses	2
Total des CE	43

On suppose qu'il faut trois heures à un expéditeur de marchandises dangereuses pour remplir la documentation demandée pour un CE peu complexe, et cinq heures pour un CE très complexe. Quarante pour cent de tous les CE à éliminer sont peu complexes et 20 % sont très complexes. Étant donné qu'un CE doit être renouvelé tous les 5 ans, et en supposant qu'une répartition égale des CE est demandée au fil des ans, on estime que 86 demandes et renouvellements de CE seraient éliminés sur une période

of \$59.42 for a manager,⁴³ it was estimated that the total cost savings associated with EC requests and renewals would be \$0.01 million over the analytical period.

Cost savings to the Government

The cost savings to the Government are related to the time TC would save for no longer reviewing and issuing ECs. The time to review and issue an EC depends on the level of complexity. It takes around 12.75 hours to review and issue a less complex EC, but 48.75 hours for a highly complex EC (80% of all the ECs to be eliminated are less complex and 20% are highly complex). ECs are reviewed and approved through a multiple level process involving an administrative agent, a senior advisor, an engineer for highly complex ECs, and a chief of approval. Table 4 below shows TC employee hourly salaries.

Table 4: TC employee hourly salaries

Employee position	Hourly salary ⁴⁴
Administrative agent	\$40.92
Senior advisor	\$70.24
Engineer	\$79.77
Chief of approval	\$80.35

⁴⁴ Hourly salaries are based on Treasury Board of Canada Secretariat rate of pay for public service employees. The highest step of rate of pay is used plus a 30% overhead. Administrative agent, Senior advisor, Engineer and Chief of approval are respectively AS-1, PC-03, ENG-04 and PC-04.

The proposed amendments would result in a cost saving of \$0.10 million in total to TC for no longer needing to review and issue ECs.

Qualitative benefits

National and international alignment

Aligning with other Canadian and international requirements would benefit dangerous good consignors and carriers by reducing the burden associated with having to comply with different sets of rules, some of which would also address potential safety risks. For example, uniform and consistent sets of rules related to radioactive substances across Canada would facilitate shippers' compliance

⁴³ Source: Statistics Canada, 2016 Census of Population, Statistics Canada Catalogue No. 98-400-X2016356. Occupational code: 0731 (Manager in transportation). Twenty-five percent overhead is used.

d'analyse de 10 ans. En utilisant le taux horaire moyen de 59,42 \$ pour un gestionnaire⁴³, on estime que les économies de coûts totales associées aux demandes et renouvellements de CE seraient de 0,01 million \$ au cours de la période d'analyse.

Économies de coûts pour le gouvernement

Les économies de coûts pour le gouvernement sont liées au temps que TC gagnerait à ne plus examiner ni émettre de CE. Le temps nécessaire pour examiner et émettre un CE dépend du niveau de complexité de ce dernier. Cela prend environ 12,75 heures pour effectuer l'examen et l'émission d'un CE peu complexe, alors que cela prend 48,75 heures pour un CE très complexe (80 % de tous les CE qui seraient éliminés sont peu complexes et 20 % sont très complexes). L'examen et l'approbation des CE se font au moyen d'un processus à plusieurs niveaux auquel participent un agent administratif, un conseiller principal, un ingénieur pour les CE très complexes, et un chef des approbations. Le tableau 4 ci-dessous indique les salaires horaires des employés de TC.

Tableau 4 : Salaires horaires des employés de TC

Poste de l'employé	Salaires horaires ⁴⁴
Agent administratif	40,92 \$
Conseiller principal	70,24 \$
Ingénieur	79,77 \$
Chef des approbations	80,35 \$

⁴⁴ Les salaires horaires sont fondés sur le taux de rémunération du Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada pour les employés de la fonction publique. Le taux de rémunération aux échelons les plus élevés est utilisé. À cela s'ajoutent des frais généraux de 30 %. L'agent administratif, le conseiller principal, l'ingénieur et le chef des approbations sont respectivement AS-1, PC-03, ENG-04 et PC-04.

Les modifications proposées permettraient à TC de réaliser des économies de coûts de 0,10 million de dollars au total, car il n'aurait plus à examiner ni à émettre de CE.

Avantages qualitatifs

Harmonisation nationale et internationale

L'harmonisation avec d'autres exigences nationales et internationales serait avantageuse pour les expéditeurs et les transporteurs de marchandises dangereuses, car elle réduirait le fardeau associé à l'obligation de se conformer à différents ensembles de règles, dont certains porteraient également sur les risques potentiels pour la sécurité. Par exemple, la mise en place d'ensembles de règles uniformes

⁴³ Source : Statistique Canada, Recensement de la population de 2016, n° 98-400-X2016356 au catalogue de Statistique Canada. Code professionnel : 0731 (Directeur du transport). Des frais généraux de 25 % sont utilisés.

efforts and improve the overall safety (see explanations in the “Issues” section).

Given that rail transportation is an important component of Canada-U.S. trade, this regulatory proposal would support efforts made between Canada and the United States to reduce duplication across the Canada-U.S. border and to align, where possible, regulatory requirements respecting rail transportation in North America. As such, the proposed Regulations would facilitate cross-border trade, promote economic growth and, thus, benefit both consumers and businesses.

Outdated provision

The requirement to notify local police, in writing, about the nature of the dangerous goods in advance of the transport of these goods would not be necessary under the proposed Regulations since the transport of these dangerous goods must be compliant with the regulatory requirements. The elimination of this action will reduce the burden on carriers.

Agricultural anhydrous ammonia in nurse tanks

The proposed amendments to replace the quantity limit of 10 000 L with the condition of using either a single tank or twin tank system configuration under the agricultural exemption would address potential public safety issues linked with the transport of large quantities of agricultural anhydrous ammonia in nurse tanks on public roadways with no ERAP in place. Given the growing demand for agricultural anhydrous ammonia observed between 2001 and 2021, multiple nurse tank systems are more frequently used in transport to cover the need for agricultural anhydrous ammonia. The new condition for the use of a single tank or twin tank configuration would help decrease the likelihood of exposure in the case of a release. Moreover, the requirement for all agricultural anhydrous ammonia in transport in a quantity above 3 000 L to be covered by an ERAP for any distance travelled on public roads that is more than 3 km would enhance public safety.

Buffer car requirements

The proposed Regulations would help enhance train safety by requiring at least one buffer car to be placed between an occupied locomotive and a rail car transporting a dangerous good for all unit trains travelling within Canada. The buffer car, which can be loaded with non-dangerous good materials or empty, is intended to keep dangerous goods separated from personnel, engine, or caboose and,

et cohérents liés aux matières radioactives à l'échelle du Canada faciliterait les efforts de conformité des expéditeurs et améliorerait la sécurité globale (voir les explications à la section « Enjeux »).

Comme le transport ferroviaire est une composante importante du commerce entre le Canada et les États-Unis, ce projet de règlement appuierait les efforts communs du Canada et des États-Unis pour réduire le chevauchement à la frontière canado-américaine et pour harmoniser, dans la mesure du possible, les exigences réglementaires concernant le transport ferroviaire en Amérique du Nord. Par conséquent, le projet de règlement faciliterait le commerce transfrontalier, favoriserait la croissance économique et, ainsi, profiterait à la fois aux consommateurs et aux entreprises.

Disposition désuète

L'obligation d'aviser par écrit la police locale de la nature des marchandises dangereuses avant le transport de ces marchandises ne serait pas nécessaire en vertu du projet de règlement, puisque le transport de ces marchandises dangereuses doit être conforme aux exigences réglementaires. L'élimination de cette mesure allégerait le fardeau des transporteurs.

Ammoniac anhydre à des fins agricoles dans des réservoirs ravitailleurs

Les modifications proposées pour remplacer la quantité maximale de 10 000 L par la condition d'utiliser une configuration de système à une ou deux citernes en vertu de l'exemption agricole régleraient les problèmes de sécurité publique potentiels liés au transport de grandes quantités d'ammoniac anhydre à des fins agricoles dans des réservoirs ravitailleurs sur les voies publiques sans qu'un PIU ne soit en place. Pour répondre à la demande croissante d'ammoniac anhydre à des fins agricoles observée entre 2001 et 2021, les systèmes de réservoirs ravitailleurs multiples sont plus fréquemment utilisés pour le transport. La nouvelle condition prévoyant l'utilisation d'une configuration à une ou deux citernes contribuerait à réduire la probabilité d'exposition en cas de rejet. De plus, l'exigence selon laquelle l'ammoniac anhydre pour utilisation agricole transporté en quantité supérieure à 3 000 L doit être couvert par un PIU pour toute distance de plus de 3 km parcourue sur les voies publiques aurait pour effet d'améliorer la sécurité publique.

Exigences relatives aux wagons-tampons

Le projet de règlement contribuerait à améliorer la sécurité des trains en exigeant qu'au moins un wagon-tampon soit placé entre une locomotive occupée et un wagon transportant une marchandise dangereuse pour tous les trains-blocs qui circulent au Canada. Le wagon-tampon, qui peut être chargé de marchandises non dangereuses ou vide, vise à séparer les marchandises dangereuses

if needed, to separate incompatible dangerous goods from each other. By creating a separation distance with the dangerous goods, the addition of a buffer car would allow train crews more time to safely exit a locomotive in the event of an incident.

In Canada, there has been no report on, or investigation of accidents directly related to the absence of buffer cars in unit trains transporting dangerous goods domestically. However, following the investigation of two separate derailments of unit trains carrying flammable liquids, which resulted in breached tank cars and fires in the United States, the U.S. National Transportation Safety Board recommended the use of buffer cars to promote an adequate separation distance between dangerous goods cars and occupied railway vehicles for the protection of train crews during normal operations and accident conditions.⁴⁵

Despite the net monetized cost of the proposal, TC considers that the total benefits — including qualitative safety benefits — would outweigh the monetized costs.

Cost-benefit statement

Number of years: 10 (2024–2033)
Price year: 2021
Present value base year: 2024
Discount rate: 7%

du personnel, du moteur ou du fourgon de queue et, au besoin, à séparer les marchandises dangereuses incompatibles les unes des autres. L'ajout d'un wagon-tampon crée une distance de séparation avec les marchandises dangereuses, ce qui laisse aux équipes de train plus de temps pour sortir d'une locomotive en toute sécurité en cas d'incident.

Au Canada, aucun accident directement lié à l'absence de wagons-tampons dans les trains-blocs transportant des marchandises dangereuses au pays n'a fait l'objet d'un rapport ou d'une enquête. Cependant, à la suite de l'enquête sur deux déraillements distincts de trains-blocs transportant des liquides inflammables, qui ont causé des brèches dans des wagons-citernes et des incendies aux États-Unis, le National Transportation Safety Board des États-Unis a recommandé l'utilisation de wagons-tampons pour favoriser une distance de séparation adéquate entre les wagons de marchandises dangereuses et les véhicules ferroviaires occupés afin de protéger les équipes de trains pendant les opérations normales et en cas d'accident⁴⁵.

Malgré le coût monétaire net de la proposition, TC considère que l'ensemble des avantages — y compris les avantages qualitatifs en matière de sécurité — l'emporteraient sur les coûts monétaires.

État des coûts-avantages

Nombre d'années : 10 (2024–2033)
Année d'établissement des prix : 2021
Année de base de la valeur actualisée : 2024
Taux d'actualisation : 7 %

Table 5: Monetized costs (present value)

Impacted stakeholders	Costs description	Base year (2024)	Annual average (2025–2032)	Final year (2033)	Total present value	Annualized value
Railway companies	Buffer cars capital cost	\$5,300,000	\$0	\$0	\$5,300,000	\$754,601
Railway companies	Buffer cars operation and management cost	\$133,705	\$104,765	\$79,902	\$1,051,729	\$149,743
Transport Canada	Inspection cost	\$0	\$1,498	\$1,294	\$13,276	\$1,890
All stakeholders	Total costs	\$5,433,705	\$106,263	\$81,196	\$6,365,005	\$906,234

⁴⁵ Railroad Investigation Report RIR-22/13 - CSX Transportation Derailment with Hazardous Materials Release and Fire, National Transportation Safety Board, February 13, 2020.

⁴⁵ Railroad Investigation Report RIR-22/13 - CSX Transportation Derailment with Hazardous Materials Release and Fire, National Transportation Safety Board, 13 février 2020. (disponible en anglais seulement)

Tableau 5 : Coûts monétaires (valeur actualisée)

Intervenants touchés	Description des coûts	Année de base (2024)	Moyenne annuelle (2025-2032)	Dernière année (2033)	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Compagnies de chemin de fer	Wagons-tampons – coût en capital	5 300 000 \$	0 \$	0 \$	5 300 000 \$	754 601 \$
Compagnies de chemin de fer	Coût d'exploitation et de gestion des wagons-tampons	133 705 \$	104 765 \$	79 902 \$	1 051 729 \$	149 743 \$
Transports Canada	Coût d'inspection	0 \$	1 498 \$	1 294 \$	13 276 \$	1 890 \$
Ensemble des intervenants	Total des coûts	5 433 705 \$	106 263 \$	81 196 \$	6 365 005 \$	906 234 \$

Table 6: Monetized benefits (present value)

Impacted stakeholders	Costs description	Base year (2024)	Annual average (2025–2032)	Final year (2033)	Total present value	Annualized value
Dangerous goods consignors and carriers	Cost savings to consignors and carriers	\$1,737	\$1,297	\$945	\$13,057	\$1,859
Transport Canada	Cost savings to TC	\$13,016	\$9,715	\$7,080	\$97,818	\$13,927
All stakeholders	Total benefits	\$14,753	\$11,012	\$8,025	\$110,875	\$15,786

Tableau 6 : Avantages monétaires (valeur actualisée)

Intervenants touchés	Description des coûts	Année de référence (2024)	Moyenne annuelle (2025-2032)	Dernière année (2033)	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Expéditeurs et transporteurs de marchandises dangereuses	Économies de coûts pour les expéditeurs et les transporteurs	1 737 \$	1 297 \$	945 \$	13 057 \$	1 859 \$
Transports Canada	Économies de coûts pour TC	13 016 \$	9 715 \$	7 080 \$	97 818 \$	13 927 \$
Ensemble des intervenants	Total des avantages	14 753 \$	11 012 \$	8 025 \$	110 875 \$	15 786 \$

Table 7: Summary of monetized costs and benefits (present value)

Impacts	Base year (2024)	Annual average (2025–2032)	Final year (2033)	Total present value	Annualized value
Total costs	\$5,433,705	\$106,263	\$81,196	\$6,365,005	\$906,234
Total benefits	\$14,753	\$11,012	\$8,025	\$110,875	\$15,786
NET COST	\$5,418,952	\$95,251	\$73,172	\$6,254,130	\$890,447

Tableau 7 : Résumé des coûts et avantages monétaires (valeur actualisée)

Répercussions	Année de référence (2024)	Moyenne annuelle (2025-2032)	Dernière année (2033)	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Total des coûts	5 433 705 \$	106 263 \$	81 196 \$	6 365 005 \$	906 234 \$

Répercussions	Année de référence (2024)	Moyenne annuelle (2025-2032)	Dernière année (2033)	Total (valeur actualisée)	Valeur annualisée
Total des avantages	14 753 \$	11 012 \$	8 025 \$	110 875 \$	15 786 \$
COÛT NET	5 418 952 \$	95 251 \$	73 172 \$	6 254 130 \$	890 447 \$

Qualitative costs

- Cost of ERAP coverage and/or proper nurse tank markings to farmer-owned nurse tank owners transporting agricultural anhydrous ammonia on public roads for any distance that is more than 3 km. The number of farmers affected is unknown, but the unit cost for each component is as follows:
 - It is expected that it would cost approximately between \$1,000 to \$5,000 for farmers to have their own ERAP coverage.
 - The cost to a farmer to use another person's ERAP would depend on the agreement between the farmer and the owner of the ERAP. This cost would vary but is expected to be minimal.
 - The cost of a single tank decal is expected to be \$45, or \$15 per tank if buying decals in bulk (over 100).

Qualitative benefits

- Aligning with other requirements in Canada and international standards would facilitate cross-border trade and benefit consignors, carriers, consumers, and businesses by reducing confusion, improving safety, and promoting economic growth.
- Eliminating the requirement for carriers to notify local police about the nature of dangerous goods in advance would reduce the burden on carriers.
- By replacing the existing quantity limit with a requirement for a single tank or twin tank system configuration for transporting agricultural anhydrous ammonia, the proposed amendments would enhance public safety.
- The requirement of a buffer car between an occupied locomotive and a rail car transporting dangerous goods would enhance train and crew member safety.

Small business lens

Analysis under the small business lens concluded that the proposed Regulations would impact small businesses. Dangerous goods carriers and consignors that are small businesses would benefit from the anticipated cost savings associated with the incorporation of new provisions, which would remove the need to apply for ECs for certain activities. Twenty consignors and carriers considered as

Coûts qualitatifs

- Coût de la couverture du PIU et/ou du marquage approprié des réservoirs ravitailleurs pour les propriétaires de réservoirs ravitailleurs appartenant à des agriculteurs qui transportent de l'ammoniac anhydre à des fins agricoles sur les voies publiques sur une distance de plus de 3 km. Le nombre d'agriculteurs touchés est inconnu, mais le coût unitaire de chaque composante est le suivant :
 - On prévoit qu'il en coûterait environ entre 1 000 \$ et 5 000 \$ à un agriculteur pour être couvert par son propre PIU.
 - Ce qu'il en coûterait à un agriculteur pour utiliser le PIU d'une autre personne dépendrait de l'entente conclue entre l'agriculteur et le propriétaire du PIU. Ce coût varierait, mais devrait être minime.
 - On prévoit que le coût d'un autocollant pour une citerne serait de 45 \$, ou de 15 \$ par citerne si l'agriculteur achète les autocollants en vrac (plus de 100).

Avantages qualitatifs

- L'harmonisation avec d'autres exigences canadiennes et normes internationales faciliterait le commerce transfrontalier et profiterait aux expéditeurs, aux transporteurs, aux consommateurs et aux entreprises en réduisant la confusion, en améliorant la sécurité et en favorisant la croissance économique.
- L'élimination de l'obligation pour les transporteurs d'aviser la police locale de la nature des marchandises dangereuses allégerait le fardeau des transporteurs.
- En remplaçant la quantité maximale actuelle par une exigence d'utiliser une configuration de système à une ou deux citernes pour le transport de l'ammoniac anhydre à des fins agricoles, les modifications proposées amélioreraient la sécurité publique.
- L'exigence de placer un wagon-tampon entre une locomotive occupée et un wagon transportant des marchandises dangereuses améliorerait la sécurité du train et celle des membres de l'équipe de train.

Lentille des petites entreprises

L'analyse du point de vue des petites entreprises a permis de conclure que le projet de règlement aurait une incidence sur les petites entreprises. Les transporteurs et les expéditeurs de marchandises dangereuses qui sont de petites entreprises bénéficieraient des économies de coûts prévues associées à l'incorporation de nouvelles dispositions, lesquelles élimineraient la nécessité de faire

small businesses would benefit from the removal of the need to apply for ECs. As a result, the total cost saving incurred by the 20 businesses was estimated to be \$6,073, or \$304 per business.

In addition, as previously discussed, some farm owners that would be transporting agricultural anhydrous ammonia on public roads using nurse tanks would be affected by the proposed Regulations. The farmer-owned nurse tanks would be required to be covered by an ERAP and marking would need to show the proper ERAP phone number if without proper documentation. Due to limited information, it is not possible to estimate how many farm owners are currently transporting agricultural anhydrous ammonia in nurse tanks on public roads that are not covered by an ERAP or are without the proper markings. However, small businesses could expect the following impacts:

- If the business decides to use another person's ERAP, the cost would depend on the agreement between the business and the owner of the ERAP. This cost would vary but is expected to be lower than the cost of developing an ERAP.
- If the business chooses the option to have its own ERAP, it would cost approximately between \$1,000 to \$5,000 to get ERAP coverage.
- The cost of a single tank decal is expected to be \$45, or \$15 per tank if buying decals in bulk (over 100).

The proposed Regulations would improve public safety by addressing risks identified in the transportation of anhydrous ammonia in nurse tanks. Small businesses (farmers) that need to comply with the ERAP requirements would have the flexibility to choose between developing their own ERAP or using another person's ERAP.

The buffer car requirements would not impose any cost on small business as railway companies which would be affected by the buffer car requirements are not considered small businesses.

Small business lens summary

Estimated number of small businesses impacted: 20
 Number of years: 10 (2024–2033)
 Price year: 2021
 Present value base year: 2024
 Discount rate: 7%

la demande de certificats d'équivalence pour certaines activités. Vingt expéditeurs et transporteurs considérés comme des petites entreprises bénéficieraient de l'élimination de cette nécessité. Par conséquent, les économies de coûts totales réalisées par ces 20 entreprises ont été estimées à 6 073 \$, soit 304 \$ par entreprise.

De plus, comme nous l'avons mentionné précédemment, certains propriétaires agricoles qui transporteraient de l'ammoniac anhydre à des fins agricoles sur les voies publiques au moyen de réservoirs ravitailleurs seraient touchés par le projet de règlement. Tous les réservoirs ravitailleurs appartenant à des agriculteurs devraient être couverts par un PIU et être marqués du numéro de téléphone du PIU approprié en l'absence de la documentation appropriée. Comme les renseignements sont limités, il n'est pas possible d'estimer le nombre de propriétaires agricoles qui transportent actuellement de l'ammoniac anhydre à des fins agricoles sur les voies publiques dans des réservoirs ravitailleurs sans être couverts par un PIU ou sans avoir les marquages appropriés. Toutefois, les petites entreprises pourraient s'attendre aux répercussions suivantes :

- Si l'entreprise décidait d'utiliser le PIU d'une autre personne, le coût dépendrait de l'entente conclue entre l'entreprise et le propriétaire du PIU. Ce coût varierait, mais devrait être inférieur à celui de l'élaboration d'un PIU.
- Si l'entreprise choisissait l'option d'avoir son propre PIU, il lui en coûterait environ entre 1 000 \$ et 5 000 \$.
- On prévoit que le coût d'un autocollant pour une citerne serait de 45 \$, ou de 15 \$ par citerne si l'entreprise achète des autocollants en vrac (plus de 100).

Le projet de règlement améliorerait la sécurité publique en répondant aux risques identifiés relatifs au transport d'ammoniac anhydre dans des réservoirs ravitailleurs. Les petites entreprises (agriculteurs) qui doivent se conformer aux exigences du PIU pourront choisir d'élaborer leur propre PIU ou d'utiliser le PIU d'une autre personne.

Les exigences relatives aux wagons-tampons n'imposeraient aucun coût aux petites entreprises, puisque les compagnies de chemin de fer qui seraient touchées par les exigences relatives aux wagons-tampons ne sont pas considérées comme de petites entreprises.

Résumé de la lentille des petites entreprises

Nombre estimé de petites entreprises touchées : 20
 Nombre d'années : 10 (2024-2033)
 Année d'établissement des prix : 2021
 Année de base de la valeur actualisée : 2024
 Taux d'actualisation : 7 %

Table 8: Compliance costs saving

Activity	Annualized value	Present value
Cost savings to consignors and carriers	\$865	\$6,073
Total benefit	\$865	\$6,073
Benefit per impacted business	\$43	\$304

One-for-one rule

The one-for-one rule applies since there would be an incremental decrease in the administrative burden on business. The proposal is, therefore, considered burden out under the rule. No regulatory titles are repealed or introduced.

As previously explained, 23 dangerous goods consignors and carriers would no longer need to request ECs and renew them every five years when needed. Using data and assumptions presented above, and the methodology prescribed in the *Red Tape Reduction Regulations*, it was estimated that the annualized administrative cost savings would be \$355, or \$15.42 per business (2012 Canadian dollars, 7% discount rate, base year of discounting in 2012) for a 10-year period between 2024 and 2033.

The proposed Regulations would require farm owners of nurse tanks to have an ERAP coverage. As discussed before, it is assumed that farmers would choose the option to seek the authorization to use another person's approved ERAP, which would not add an additional administrative burden.

However, during TC inspections, farmers that are transporting agricultural anhydrous ammonia on public roads would need to provide proof that they have an approved ERAP or an authorization to use an approved ERAP. Therefore, there could be an increase in the administrative burden on farmers by retrieving the documentation of an approved ERAP. It is estimated that it would take about five minutes for a farmer to present the evidence of an ERAP coverage during an inspection. Based on TC internal data, an average of 21 inspections are conducted annually at farm sites where anhydrous ammonia is handled. For the calculation of the administrative burden, it is assumed that 50% of the average number of annual farmers' inspections would be on farmers that would be required to have ERAP coverage. Using the average hourly

Tableau 8 : Réduction des coûts de conformité

Activité	Valeur annualisée	Valeur actualisée
Économies de coûts pour les expéditeurs et les transporteurs	865 \$	6 073 \$
Total des avantages	865 \$	6 073 \$
Avantage par entreprise touchée	43 \$	304 \$

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique, puisqu'il y aurait une diminution progressive du fardeau administratif pour les entreprises. La proposition est donc considérée comme une réduction du fardeau en vertu de la règle. Aucun titre réglementaire ne sera abrogé ni introduit.

Comme nous l'avons expliqué précédemment, 23 expéditeurs et transporteurs de marchandises dangereuses n'auraient plus à faire la demande de certificats d'équivalence et à les renouveler tous les cinq ans au besoin. À l'aide des données et des hypothèses présentées précédemment et de la méthodologie prescrite dans le *Règlement sur la réduction de la paperasse*, on a estimé que les économies de coûts administratifs sur une base annualisée seraient de 355 \$, ou 15,42 \$ par entreprise (dollars canadiens de 2012, taux d'actualisation de 7 %, année de base de l'actualisation en 2012) pour une période de 10 ans entre 2024 et 2033.

Le projet de règlement exigerait que les agriculteurs propriétaires de réservoirs ravitailleurs soient couverts par un PIU. Comme nous en avons discuté précédemment, on suppose que les agriculteurs choisiraient l'option de demander l'autorisation d'utiliser le PIU agréé d'une autre personne, ce qui n'alourdirait pas le fardeau administratif.

Toutefois, lors des inspections de TC, les agriculteurs qui transportent de l'ammoniac anhydre à des fins agricoles sur les voies publiques devraient fournir la preuve qu'ils ont un PIU agréé ou une autorisation d'utiliser un PIU agréé. Par conséquent, la nécessité de récupérer la documentation d'un PIU agréé pourrait alourdir le fardeau administratif des agriculteurs. On estime qu'il faudrait environ cinq minutes à un agriculteur pour présenter la preuve qu'il est couvert par un PIU au cours d'une inspection. Selon les données internes de TC, 21 inspections sont effectuées en moyenne chaque année sur les sites agricoles où l'on manipule de l'ammoniac anhydre. Pour le calcul du fardeau administratif, on suppose que 50 % du nombre moyen d'inspections annuelles auprès des agriculteurs viserait les agriculteurs qui seraient tenus d'être

wage rate of \$28.45 including 25% overhead,⁴⁶ the estimated annualized administrative cost to farmers would be \$8, or \$0.39 per farmer (2012 Canadian dollars, 7% discount rate, base year of discounting in 2012) for a 10-year period between 2024 and 2033.⁴⁷ Therefore, the estimated total net annualized administrative cost saving would be \$347 on affected stakeholders.

It is also important to note that the proposed repeal of forms and tables would not result in incremental changes in the administrative burden on businesses. TC inspectors would continue collecting the same information from stakeholders but would record that information in new forms. Therefore, stakeholders would not be affected by this proposed amendment.

Regulatory cooperation and alignment

The Regulatory Cooperation Council (RCC) is a joint initiative that brings together Canadian and US regulators to reduce unnecessary differences between their regulatory frameworks. It provides a forum for stakeholders to discuss regulatory barriers and identify opportunities for regulatory cooperation. Under the RCC, Canada and the US outline planned initiatives and identify opportunities to increase regulatory reciprocity on numerous issues, including the cross-border transportation of dangerous goods.

While the proposed Regulations are not directly related to a specific RCC initiative, they would complement efforts made under the [Canada-US Regulatory Cooperation Council Work Plan](#) to align requirements around the transportation of dangerous goods between Canada and the US, namely, the buffer car rules for unit trains.

This regulatory proposal would support efforts made between Canada and the US to reduce duplication across the Canada-US border and to align, where possible, regulatory requirements respecting rail transportation in North America. As such, the proposed Regulations would facilitate cross-border trade, promote economic growth and, thus, benefit both consumers and businesses.

⁴⁶ Source: Statistics Canada. [Table 14-10-0307-01 Employee wages by occupation, annual, 1997 to 2018, inactive](#). Natural resources, agriculture and related production occupations.

⁴⁷ The ERAP requirement would come into force 24 months after the proposed Regulations registration.

couverts par un PIU. En utilisant le taux de salaire horaire moyen de 28,45 \$, incluant 25 % de frais généraux⁴⁶, le coût administratif annualisé estimé pour les agriculteurs serait de 8 \$, ou 0,39 \$ par agriculteur (en dollars canadiens de 2012, taux d'actualisation de 7 %, année de base de l'actualisation en 2012) pour une période de 10 ans entre 2024 et 2033⁴⁷. Le total net estimé des économies de coûts administratifs sur une base annualisée serait de 347 \$ pour les intervenants touchés.

Il est également important de noter que l'abrogation proposée des formulaires et des tableaux n'entraînerait pas de changement progressif du fardeau administratif des entreprises. Les inspecteurs de TC continueraient de recueillir les mêmes renseignements auprès des intervenants, mais les consigneraient sous de nouveaux formulaires. Par conséquent, les intervenants ne seraient pas touchés par la modification proposée.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

Le Conseil de coopération en matière de réglementation (CCR) est une initiative conjointe qui réunit les organismes de réglementation canadiens et américains afin de réduire les différences inutiles entre leurs cadres réglementaires. Il offre aux intervenants une tribune pour discuter des obstacles réglementaires et déterminer les possibilités de coopération en matière de réglementation. Dans le cadre du CCR, le Canada et les États-Unis décrivent les initiatives prévues et déterminent les possibilités d'accroître la réciprocité réglementaire pour de nombreuses questions, dont le transport transfrontalier de marchandises dangereuses.

Bien que le projet de règlement ne soit pas directement lié à une initiative particulière du CCR, il compléterait les efforts déployés dans le cadre du [plan de travail du Conseil de coopération Canada-États-Unis en matière de réglementation](#) pour harmoniser les exigences relatives au transport des marchandises dangereuses entre le Canada et les États-Unis, notamment les règles relatives aux wagons-tampons pour les trains-blocs.

Ce projet de règlement appuierait les efforts communs du Canada et des États-Unis pour réduire le chevauchement à la frontière canado-américaine et pour harmoniser, dans la mesure du possible, les exigences réglementaires concernant le transport ferroviaire en Amérique du Nord. Par conséquent, le projet de règlement faciliterait le commerce transfrontalier, favoriserait la croissance économique et, ainsi, profiterait à la fois aux consommateurs et aux entreprises.

⁴⁶ Source : Statistique Canada. [Tableau 14-10-0307-01 Salaire des employés selon la profession, données annuelles, 1997 à 2018, inactif](#). Ressources naturelles, agriculture et production connexe.

⁴⁷ L'exigence relative au PIU entrerait en vigueur 24 mois après l'enregistrement du projet de règlement.

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 process was followed for this regulatory proposal and a Sustainable Transportation Assessment was completed. No important environmental effects are anticipated as a result of this regulatory proposal. The assessment considered potential effects to the environmental goals and targets of the Federal Sustainable Development Strategy.

The proposed Regulations are not expected to reduce the risk of accidental release of anhydrous ammonia in transport. They would, however, enhance public safety by confirming that all anhydrous ammonia would be covered by an ERAP during transport. An ERAP would mitigate the risk and the damage associated with the accidental release of anhydrous ammonia during transport by improving the efficiency of the emergency response, as well as the cleaning time in the event of an accident.

Gender-based analysis plus

The proposed Regulations would primarily impact companies, which are legal entities. They would impact stakeholders who import, handle, offer for transport or transport dangerous goods in Canada. As such, the proposed Regulations are not expected to have any differential impacts based on factors such as sex, gender, race, sexual orientation, age, disability, ethnicity, and/or religion. However, the proposed Regulations are expected to have a differential impact on farmers who own nurse tanks and who currently conduct transport activities of anhydrous ammonia without an ERAP in place. To assist farmers and to provide them with sufficient time to comply with the new requirements, the requirements related to the transport of anhydrous ammonia would not come into force until 24 months after they are published in the *Canada Gazette*, Part II.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards

Implementation

Coming into force

The proposed Regulations would come into force after a six-month transitional period following the date of publication in the *Canada Gazette*, Part II, except for the agricultural anhydrous ammonia exemption.

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 a été suivi pour ce projet de règlement et une évaluation du transport durable a été réalisée. Aucun effet environnemental important n'est prévu en lien avec ce projet de règlement. Dans cette évaluation, nous avons tenu compte des effets possibles sur les objectifs et les cibles de la Stratégie fédérale de développement durable.

Le projet de règlement n'est pas censé réduire le risque de rejet accidentel d'ammoniac anhydre dans le transport. Il améliorerait toutefois la sécurité publique en confirmant que tout l'ammoniac anhydre serait couvert par un PIU pendant le transport. Un PIU atténuerait les risques et les dommages associés au rejet accidentel d'ammoniac anhydre pendant le transport en améliorant l'efficacité de l'intervention d'urgence et en réduisant le temps de nettoyage en cas d'accident.

Analyse comparative entre les sexes plus

Le projet de règlement toucherait principalement les entreprises, qui sont des entités juridiques. Il aurait une incidence sur les intervenants qui importent, manutentionnent, présentent au transport ou transportent des marchandises dangereuses au Canada. On ne s'attend pas à ce qu'il y ait des impacts différentiels fondés sur des facteurs identitaires tels que le sexe, le genre, la race, l'orientation sexuelle, l'âge, l'incapacité, l'origine ethnique ou la religion. Toutefois, il devrait y en avoir sur les agriculteurs qui possèdent des réservoirs ravitailleurs et qui mènent actuellement des activités de transport d'ammoniac anhydre sans qu'un PIU soit en place. Pour aider les agriculteurs et leur laisser suffisamment de temps pour se conformer aux nouvelles exigences, les exigences relatives au transport de l'ammoniac anhydre n'entreraient en vigueur que 24 mois après leur publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

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

Mise en œuvre

Entrée en vigueur

Le projet de règlement entrerait en vigueur après une période de transition de six mois suivant sa date de publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, à l'exception de l'exemption relative à l'ammoniac anhydre à des fins agricoles.

Transition period for agricultural anhydrous ammonia exemption

The agricultural anhydrous ammonia exemption would come into force 24 months after the proposed Regulations are published in the *Canada Gazette*, Part II. This transition period would give farmers sufficient time to prepare and comply with the new requirements.

Stakeholder awareness and inspector education

To raise awareness about the proposed Regulations after they are published in the *Canada Gazette*, Part II, TC would inform stakeholders of the amendments via the TDG Public Awareness Program which would include the following:

- providing updates at the TDG General Policy Advisory Council;
- publishing articles in the TDG Newsletter, which is distributed free of charge to more than 23 000 readers in Canada and abroad and posted on the TC website; and
- providing presentations at various conferences held by stakeholder groups (i.e. manufacturers and distributors of dangerous goods; road, rail, air and marine carriers; as well as first responders).

TC's TDG Inspector Education Program also develops, updates, and delivers training and training products along with standard operating procedures to promote a consistent and uniform application of the TDG Compliance Strategy. TDG inspectors receive training on all amendments to the TDGR. Stakeholder awareness, inspector education and training, compliance and enforcement would be managed within existing TC resources.

Compliance and enforcement

TC inspectors regularly conduct scheduled and unscheduled inspections to verify if dangerous goods are handled, offered for transport, transported, or imported in compliance with the TDG Act and the TDGR. The proposed Regulations would be enforced as part of these inspections. For example, TC inspectors would, as applicable, verify the placement of buffer cars on unit trains for domestic voyages; check for proof of an approved ERAP for nurse tanks transporting agricultural anhydrous ammonia on public roads when applicable; and confirm that all marking, packaging, and documentation requirements are met. Any additional tasks would be conducted during regular inspection to promote compliance.

Période de transition pour l'exemption relative à l'ammoniac anhydre à des fins agricoles

L'exemption relative à l'ammoniac anhydre à des fins agricoles entrerait en vigueur 24 mois après la publication du projet de règlement dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Cette période de transition laisserait aux agriculteurs suffisamment de temps pour se préparer et se conformer aux nouvelles exigences.

Sensibilisation des intervenants et formation des inspecteurs

Pour sensibiliser les intervenants au projet de règlement après sa publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, TC les informerait au sujet des modifications par le biais du Programme de sensibilisation du public au TMD, ce qui comprend de :

- fournir des mises à jour au Comité consultatif sur la politique générale (CCPG) du TMD;
- publier des articles dans le Bulletin du TMD, qui est distribué gratuitement à plus de 23 000 lecteurs au Canada et à l'étranger et publié sur le site Web de TC;
- faire des présentations lors de diverses conférences tenues par des groupes d'intervenants (c'est-à-dire les fabricants et les distributeurs de marchandises dangereuses, les transporteurs routiers, ferroviaires, aériens et maritimes, ainsi que les premiers intervenants).

TC, dans le cadre du Programme de formation des inspecteurs du TMD, élabore, met à jour et offre des produits de formation et des procédures opérationnelles normalisées afin de permettre une application cohérente et uniforme de la stratégie de conformité du TMD. Les inspecteurs du TMD reçoivent une formation concernant toutes les modifications apportées au RTMD. La sensibilisation des intervenants, la formation des inspecteurs ainsi que les activités de conformité et d'application de la loi seraient gérées avec les ressources existantes de TC.

Conformité et application

Les inspecteurs de TC effectuent régulièrement des inspections prévues et non prévues pour vérifier que les opérations de manutention, de présentation au transport, de transport ou d'importation de marchandises dangereuses sont conformes à la Loi sur le TMD et au RTMD. Le projet de règlement serait appliqué dans le cadre de ces inspections. Par exemple, les inspecteurs de Transports Canada vérifieraient, le cas échéant, le placement de wagons-tampons dans les trains-blocs pour les déplacements intérieurs; demanderaient la preuve d'un PIU agréé pour les réservoirs ravitailleurs transportant de l'ammoniac anhydre à des fins agricoles sur les voies publiques, le cas échéant; et confirmeraient que l'ensemble des exigences en matière de marquage, d'emballage et de documentation sont respectées. Toute tâche supplémentaire serait effectuée au cours d'une inspection régulière pour promouvoir la conformité.

Should an inspector identify non-compliance with the TDGR, the inspector would determine the appropriate enforcement action to take, which would depend on the nature and severity of the infraction and any history of non-compliance. Appropriate action could include the issuance of verbal or written warnings, the detention of the dangerous goods, the issuance of a contravention ticket under the *Contraventions Act*, or recommending the revocation of a registration certificate or even a criminal prosecution. Any enforcement actions taken in relation to the proposed Regulations would be determined in accordance with TC's existing [Enforcement Policy](#), which sets out guiding principles to help ensure that enforcement actions are consistent, predictable, and appropriately calibrated to the level of risk and harm associated with the infraction.

These enforcement actions are key elements of TC's efforts to reduce risk to life, to protect property, to reduce environmental impacts, and to support the continued efficiency and effectiveness of the national transportation system.

Contact

Lisa Tellier
Acting Chief
Regulatory Development Division
Regulatory Frameworks and International Engagement
Branch
Transportation of Dangerous Goods Directorate
Department of Transport
L'Esplanade Laurier (ASDD)
300 Laurier Avenue
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Email: TC.TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire.TC@tc.gc.ca

Si un inspecteur décelait une non-conformité au RTMD, il déterminerait la mesure d'application de la loi appropriée selon la nature et la gravité de l'infraction et de tout antécédent de non-conformité. Les mesures appropriées pourraient comprendre l'émission d'avertissements verbaux ou écrits, la rétention de marchandises dangereuses, l'émission d'un formulaire de contravention en vertu de la *Loi sur les contraventions*, ou la recommandation de la révocation d'un certificat d'inscription ou d'une poursuite pénale. Toute mesure d'application de la loi prise relativement au projet de règlement serait déterminée conformément à la [Politique sur l'application de la loi](#) existante de TC, qui établit des principes directeurs pour aider à faire en sorte que les mesures d'application de la loi soient cohérentes, prévisibles et ajustées de manière appropriée au niveau de risque et de préjudice associé à l'infraction.

Ces mesures d'application de la loi sont des éléments clés des efforts de TC pour réduire les risques pour la vie, protéger les biens, réduire les impacts environnementaux et promouvoir l'efficacité et l'efficacité du réseau national de transport.

Personne-ressource

Lisa Tellier
Chef intérimaire
Section de l'élaboration des règlements
Direction des cadres réglementaires et de l'engagement international
Direction générale du transport des marchandises dangereuses
Ministère des Transports
L'Esplanade Laurier (ASDD)
300, avenue Laurier
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Courriel : TC.TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire.TC@tc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council proposes to make the annexed *Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Canadian Update)* under subsection 27(1)^a of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992*^b.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 75 days after the date of publication of this notice. They are strongly encouraged to use the online commenting feature

^a S.C. 2009, c. 9, s. 25

^b S.C. 1992, c. 34

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 27(1)^a de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses*^b, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (mise à jour canadienne)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont fortement encouragés à le faire au moyen

^a L.C. 2009, ch. 9, art. 25

^b L.C. 1992, ch. 34

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 addressed to Lisa Tellier, Acting Chief Regulatory Development Division, Regulatory Frameworks and International Engagement Branch, Transportation of Dangerous Goods Directorate, Department of Transport, 300 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario K1A 1J2 (email: TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire@tc.gc.ca).

Ottawa, November 30, 2023

Wendy Nixon
Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Canadian Update)

Amendments

1 (1) The definition *TP 14877* in section 1.3.1 of the *Transportation of Dangerous Goods Regulations*¹ is repealed.

(2) Section 1.3.1 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

CGSB-43.147 means the National Standard of Canada CAN/CGSB-43.147, *Containers for transport of dangerous goods by rail*, published by the Canadian General Standards Board (CGSB), as amended from time to time. (*CGSB-43.147*)

CGSB-43.149 means the National Standard of Canada CAN/CGSB-43.149, *Ton containers for the transportation of dangerous goods*, published by the Canadian General Standards Board (CGSB), as amended from time to time. (*CGSB-43.149*)

2 Section 1.3.2 of the Regulations is amended by adding the following after paragraph (d):

(d.1) CGSB-43.147;

(d.2) CGSB-43.149;

3 Section 1.3.3 of the Regulations and the heading before it are repealed.

¹ SOR/2001-286

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 Lisa Tellier, cheffe intérimaire, Division de l'élaboration réglementaire, Direction des cadres réglementaires et de l'engagement international, Direction générale du transport des marchandises dangereuses, ministère des Transports, 300, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 1J2 (courriel : TDGRegulatoryProposal-TMDPropositionReglementaire@tc.gc.ca).

Ottawa, le 30 novembre 2023

La greffière adjointe du Conseil privé
Wendy Nixon

Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (mise à jour canadienne)

Modifications

1 (1) La définition de *TP 14877*, à l'article 1.3.1 du *Règlement sur le transport des marchandises dangereuses*¹, est abrogée.

(2) L'article 1.3.1 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

CGSB-43.147 La norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.147 intitulée *Contenants pour le transport des marchandises dangereuses par chemin de fer*, publiée par l'Office des normes générales du Canada (ONGC), avec ses modifications successives. (*CGSB-43.147*)

CGSB-43.149 La norme nationale du Canada CAN/CGSB-43.149 intitulée *Contenants d'une tonne pour le transport des marchandises dangereuses*, publiée par l'Office des normes générales du Canada (ONGC), avec ses modifications successives. (*CGSB-43.149*)

2 L'article 1.3.2 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

d.1) CGSB-43.147;

d.2) CGSB-43.149;

3 L'article 1.3.3 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

¹ DORS/2001-286

4 The heading “150 kg Gross Mass Exemption” before section 1.15 of the Regulations is replaced by the following:

150 kg Gross Mass

5 The heading before section 1.16 of the Regulations is replaced by the following:

500 kg Gross Mass

6 The heading before section 1.17 of the Regulations is replaced by the following:

Limited Quantities

7 The heading before section 1.17.1 of the Regulations is replaced by the following:

Excepted Quantities

8 Subsection 1.17.1(7) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(7) Si des documents d'expédition ou d'autres documents accompagnent des marchandises dangereuses en quantités exceptées, ils doivent porter la mention « marchandises dangereuses en quantités exceptées » ou « dangerous goods in excepted quantities » et indiquer le nombre de contenants extérieurs.

9 (1) Subparagraphs 1.18(a)(i) and (ii) of the French version of the Regulations are replaced by the following:

(i) l'appareil médical est implanté dans une personne physique ou un animal ou porté par l'un d'eux,

(ii) le fauteuil roulant ou l'article médical est en transport et est destiné à l'usage personnel d'une personne physique;

(2) Paragraph 1.18(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) a cylinder containing compressed oxygen used during transport by an individual or an animal for medical purposes.

10 The Regulations are amended by adding the following after section 1.18:

Class 7, Radioactive Materials,
Medical Purposes

1.18.1 These Regulations do not apply to the offering for transport, handling or transport of dangerous goods

4 L'intertitre « Exemption relative à une masse brute de 150 kg » précédant l'article 1.15 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Masse brute de 150 kg

5 L'intertitre précédant l'article 1.16 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Masse brute de 500 kg

6 L'intertitre précédant l'article 1.17 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Quantités limitées

7 L'intertitre précédant l'article 1.17.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Quantités exceptées

8 Le paragraphe 1.17.1(7) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(7) Si des documents d'expédition ou d'autres documents accompagnent des marchandises dangereuses en quantités exceptées, ils doivent porter la mention « marchandises dangereuses en quantités exceptées » ou « dangerous goods in excepted quantities » et indiquer le nombre de contenants extérieurs.

9 (1) Les sous-alinéas 1.18a)(i) et (ii) de la version française du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(i) l'appareil médical est implanté dans une personne physique ou un animal ou porté par l'un d'eux,

(ii) le fauteuil roulant ou l'article médical est en transport et est destiné à l'usage personnel d'une personne physique;

(2) L'alinéa 1.18b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) d'une bouteille à gaz contenant de l'oxygène comprimé utilisé à des fins médicales pendant le transport par une personne physique ou par un animal.

10 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 1.18, de ce qui suit :

Classe 7, Matières radioactives —
fins médicales

1.18.1 Le présent règlement ne s'applique pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport

included in Class 7 on a road vehicle, a railway vehicle or a vessel on a domestic voyage

(a) that are implanted in or administered into an individual or an animal for medical diagnosis or treatment purposes or that subsist in their remains;

(b) that are contained in a sample of material taken for bioassay purposes;

(c) that are contained in human or animal tissue samples, animal remains or a liquid scintillation medium, as set out in paragraph 2(2)(e) of the *Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations, 2015*; or

(d) that are in or on an individual who is transported for medical treatment because the individual has been subject to an accidental or deliberate intake or contamination.

11 The heading before section 1.19 of the Regulations is replaced by the following:

Samples for Inspection or Investigation

12 The heading before section 1.19.1 of the Regulations is replaced by the following:

Samples for Classifying, Analyzing or Testing

13 The heading before section 1.19.2 of the Regulations is replaced by the following:

Samples Demonstration

14 The heading before section 1.21 of the Regulations is replaced by the following:

Agriculture — 1 500 kg Gross Mass on Farm Vehicle

15 The heading before section 1.22 of the Regulations is replaced by the following:

Agriculture — 3 000 kg Gross Mass for Retail

des marchandises dangereuses ci-après incluses dans la classe 7 à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un bâtiment au cours d'un voyage intérieur :

a) celles qui ont été implantées dans une personne physique ou un animal — ou qui lui ont été administrées — aux fins de diagnostic ou de soins médicaux, ou qui sont présentes dans ses restes;

b) celles qui sont contenues dans un échantillon prélevé pour des essais biologiques;

c) celles qui sont contenues dans des échantillons de tissus humains ou animaux, dans des restes d'animaux ou dans un milieu où s'effectue la scintillation liquide, aux termes de l'alinéa 2(2)e) du *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires (2015)*;

d) celles qui sont présentes sur ou dans une personne physique qui, de façon accidentelle ou délibérée, a été contaminée par ces marchandises dangereuses ou les a ingérées et qui est transportée aux fins soins médicaux.

11 L'intertitre précédant l'article 1.19 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Échantillons utilisés aux fins d'inspection ou d'enquête

12 L'intertitre précédant l'article 1.19.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Échantillons pour classification, analyse ou épreuve

13 L'intertitre précédant l'article 1.19.2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Échantillons pour démonstration

14 L'intertitre précédant l'article 1.21 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Agriculture — masse brute de 1 500 kg à bord d'un véhicule agricole

15 L'intertitre précédant l'article 1.22 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Agriculture — masse brute de 3 000 kg, pour la vente au détail

16 The heading before section 1.23 of the Regulations is replaced by the following:

Agriculture — Pesticides

17 Section 1.24 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Agriculture — Anhydrous Ammonia

1.24 (1) Parts 3, 7 and 17 do not apply to UN1005, ANHYDROUS AMMONIA, in the course of field application if it is contained in a nurse tank on a road vehicle that contains no more than two nurse tanks and, if it is transported on a public road, the distance travelled on the road is not more than 3 km.

(2) Parts 3 and 17 do not apply to UN1005, ANHYDROUS AMMONIA, if it is contained in a nurse tank in transport solely on land on a road vehicle and the nurse tank is marked with letters or numbers, at least 6 mm wide and 50 mm high, on two opposite sides, with the ERAP telephone number required under paragraph 7.3(2)(f).

(3) For the purposes of this section, *nurse tank* has the same meaning as in CSA B620.

18 The heading before section 1.26 of the Regulations is replaced by the following:

Emergency Response

19 The Regulations are amended by adding the following after section 1.26:

Law Enforcement Officers

1.26.1 These Regulations do not apply to the offering for transport, handling or transport by a road vehicle, a railway vehicle or a vessel on a domestic voyage of dangerous goods that are in quantities necessary for a federal, provincial or municipal officer to carry out their duties with respect to the enforcement of federal, provincial or municipal law.

20 The heading before section 1.27 of the Regulations is replaced by the following:

Operation of a Means of Transport or a Means of Containment

16 L'intertitre précédant l'article 1.23 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Agriculture — pesticides

17 L'article 1.24 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Agriculture — ammoniac anhydre

1.24 (1) Les parties 3, 7 et 17 ne s'appliquent pas à UN1005, AMMONIAC ANHYDRE, dans le cadre de l'épandage dans les champs, s'il est contenu dans un réservoir ravitailleur à bord d'un véhicule routier sur lequel se trouvent au plus deux réservoirs ravitailleurs et, que dans le cas où il est transporté sur la voie publique, la distance parcourue est d'au plus 3 km.

(2) Les parties 3 et 17 ne s'appliquent pas à UN1005, AMMONIAC ANHYDRE, s'il est contenu dans un réservoir ravitailleur en transport uniquement par voie terrestre à bord d'un véhicule routier et que le numéro de téléphone du PIU exigé par l'alinéa 7.3(2)f est apposé sur deux côtés opposés du réservoir ravitailleur en lettres ou chiffres d'au moins 6 mm de largeur et 50 mm de hauteur.

(3) Pour l'application du présent article, *réservoir ravitailleur* s'entend au sens de la norme CSA B620.

18 L'intertitre précédant l'article 1.26 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Intervention d'urgence

19 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 1.26, de ce qui suit :

Agents chargés de l'application de la loi

1.26.1 Le présent règlement ne s'applique pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un bâtiment au cours d'un voyage intérieur des marchandises dangereuses qui sont en quantités nécessaires pour permettre à l'agent fédéral, provincial ou municipal d'exercer ses fonctions relativement à la mise en application du droit fédéral, provincial ou municipal.

20 L'intertitre précédant l'article 1.27 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Fonctionnement d'un moyen de transport ou d'un contenant

21 Paragraph 1.27(1)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) aeration, oxygenation, ventilation, refrigeration or heating units that are necessary to maintain environmental conditions within a means of containment in transport on the means of transport and are intended to remain with the units or on the means of transport until used.

22 (1) Paragraph 1.28(b) of the Regulations is replaced by the following:

(b) the road vehicle has displayed on it

(i) the placards required under Part 4 for a large means of containment, or

(ii) the DANGER placard, if the requirements set out in section 4.16 are complied with;

(2) Paragraph 1.28(d) of the Regulations is repealed.**23 The heading before section 1.30 of the Regulations is replaced by the following:**

Ferries

24 The heading before section 1.31 of the Regulations is replaced by the following:

Class 1, Explosives

25 Section 1.32 of the Regulations and the heading before it are repealed.**26 The heading before section 1.32.3 of the Regulations is replaced by the following:**

Class 2, Gases, in Small Means of Containment

27 The heading before section 1.33 of the Regulations is replaced by the following:

Class 3, Flammable Liquids

28 Section 1.35 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

UN1202, DIESEL FUEL, or UN1203, GASOLINE

1.35 Part 3, sections 4.12 and 4.15.2 and Parts 6 and 17 do not apply to the offering for transport, handling or

21 L'alinéa 1.27(1)d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) pour les appareils d'aération, d'oxygénation, de ventilation, de réfrigération ou de chauffage qui sont nécessaires au maintien des conditions environnementales à l'intérieur d'un contenant en transport à bord du moyen de transport et qui doivent rester dans les appareils ou à bord du moyen de transport jusqu'à leur utilisation.

22 (1) L'alinéa 1.28b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

b) le véhicule routier porte :

(i) soit les plaques exigées par la partie 4 pour un grand contenant,

(ii) soit la plaque DANGER, si les exigences prévues à l'article 4.16 sont respectées;

(2) L'alinéa 1.28d) du même règlement est abrogé.**23 L'intertitre précédant l'article 1.30 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Traversiers

24 L'intertitre précédant l'article 1.31 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Classe 1, Explosifs

25 L'article 1.32 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.**26 L'intertitre précédant l'article 1.32.3 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

Classe 2, Gaz, dans des petits contenants

27 L'intertitre précédant l'article 1.33 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Classe 3, Liquides inflammables

28 L'article 1.35 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

UN1202, DIESEL ou UN1203, ESSENCE

1.35 La partie 3, les articles 4.12 et 4.15.2 et les parties 6 et 17 ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la

transport on a road vehicle of dangerous goods that are UN1202, DIESEL FUEL, or UN1203, GASOLINE, if

- (a) the dangerous goods are in one or more means of containment;
- (b) each means of containment has at least one label or one placard that is visible from outside the road vehicle during transport;
- (c) each means of containment is secured to the road vehicle to prevent unintended movement during transport; and
- (d) the total capacity of the means of containment is less than or equal to 2 000 L.

29 The heading before section 1.36 of the Regulations is replaced by the following:

Class 3, Flammable Liquids,
Alcoholic Beverages and Aqueous
Solutions of Alcohol

30 (1) Subparagraphs 1.36(a)(ii) and (iii) of the Regulations are replaced by the following:

- (ii) is included in Packing Group II and is contained in a means of containment with a capacity that is less than or equal to 5 L, or
- (iii) is included in Packing Group III and is contained in a means of containment with a capacity that is less than or equal to 450 L; or

(2) Subparagraph 1.36(b)(ii) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

- (ii) est contenue dans un petit contenant.

31 The heading before section 1.39 of the Regulations is replaced by the following:

Division 6.2, Infectious Substances,
UN3373, BIOLOGICAL SUBSTANCE,
CATEGORY B

32 The heading before section 1.41 of the Regulations is replaced by the following:

Biological Products

33 Paragraph 1.41(a) of the Regulations is replaced by the following:

- (a) are prepared in accordance with the requirements set out under the *Food and Drugs Act* or the *Health of Animals Act*;

manutention ou au transport à bord d'un véhicule routier des marchandises dangereuses qui sont UN1202, DIESEL ou UN1203, ESSENCE, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) les marchandises dangereuses sont contenues dans un ou plusieurs contenants;
- b) chaque contenant porte au moins une étiquette ou une plaque qui est visible de l'extérieur du véhicule routier pendant le transport;
- c) chaque contenant est arrimé à bord du véhicule routier de façon à éviter tout mouvement fortuit pendant le transport;
- d) la capacité totale des contenants est d'au plus 2 000 L.

29 L'intertitre précédant l'article 1.36 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Classe 3, Liquides inflammables,
boissons alcooliques et solutions
aqueuses d'alcool

30 (1) Les sous-alinéas 1.36a)(ii) et (iii) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- (ii) est incluse dans le groupe d'emballage II et contenue dans un contenant dont la capacité est inférieure ou égale à 5 L,
- (iii) est incluse dans le groupe d'emballage III et contenue dans un contenant dont la capacité est inférieure ou égale à 450 L;

(2) Le sous-alinéa 1.36b)(ii) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- (ii) est contenue dans un petit contenant.

31 L'intertitre précédant l'article 1.39 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Division 6.2, Matières infectieuses,
UN3373, MATIÈRE BIOLOGIQUE,
CATÉGORIE B

32 L'intertitre précédant l'article 1.41 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Produits biologiques

33 L'alinéa 1.41a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- a) les produits biologiques sont préparés conformément à la *Loi sur les aliments et drogues* ou à la *Loi sur la santé des animaux*;

34 The heading before section 1.42 of the Regulations is replaced by the following:

Human or Animal Specimens

35 The heading before section 1.42.1 of the Regulations is replaced by the following:

Tissues or Organs for Transplant

36 The heading before section 1.42.2 of the Regulations is replaced by the following:

Blood or Blood Components

37 The portion of section 1.42.3 of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

1.42.3 Part 3, sections 4.10 to 4.12 and Parts 6 to 8 and 17 do not apply to the offering for transport, handling or transport of dangerous goods that are medical waste or clinical waste if

(a) the dangerous goods are UN3291, CLINICAL WASTE, UNSPECIFIED, N.O.S., (BIO) MEDICAL WASTE, N.O.S., or REGULATED MEDICAL WASTE, N.O.S.;

38 The heading before section 1.43 of the Regulations is replaced by the following:

Class 7, Radioactive Materials

39 (1) Paragraph 1.43(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) satisfy the conditions in the *Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations, 2015* to be transported in an excepted package;

(2) Paragraph 1.43(c) of the Regulations is replaced by the following:

(c) are accompanied by a document that includes the information required by subparagraphs 29(2)(a)(i) to (v) of the *Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations, 2015*.

34 L'intertitre précédant l'article 1.42 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Spécimens d'origine humaine ou animale

35 L'intertitre précédant l'article 1.42.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Tissus ou organes pour transplantation

36 L'intertitre précédant l'article 1.42.2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Sang et composants sanguins

37 Le passage de l'article 1.42.3 du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

1.42.3 La partie 3, les articles 4.10 à 4.12 et les parties 6 à 8 et 17 ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport des marchandises dangereuses qui sont des déchets médicaux ou des déchets d'hôpital si les conditions suivantes sont réunies :

a) les marchandises dangereuses sont UN3291, DÉCHET D'HÔPITAL, NON SPÉCIFIÉ, N.S.A., DÉCHET (BIO) MÉDICAL, N.S.A. ou DÉCHET MÉDICAL RÉGLEMENTÉ, N.S.A.;

38 L'intertitre précédant l'article 1.43 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Classe 7, Matières radioactives

39 (1) L'alinéa 1.43a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) respectent les conditions relatives au transport dans des colis exceptés prévues par le *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires (2015)*;

(2) L'alinéa 1.43c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) sont accompagnées d'un document qui contient les renseignements prévus aux sous-alinéas 29(2)a)(i) à (v) du *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires (2015)*.

40 The Regulations are amended by adding the following after section 1.43:

Radioactive Materials — Unknown Classification

1.43.1 Parts 2 to 7, 9 and 17 do not apply to the offering for transport, handling or transport of goods that include radioactive materials whose classification is unknown and cannot be readily determined if there is no loss or dispersal of the materials during transport and

(a) the materials are present in a load that is in transport to a location for proper characterization in accordance with section 3 of the *Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations, 2015*, they have triggered a radiation monitor alarm and the maximum dose rate on any external surface of the vehicle that is transporting it is less than or equal to 500 µSv/h; or

(b) the materials are present in a load of waste that is in transport, they have triggered a radiation monitor alarm and the nuclear substance in the load is one or more of the medical isotopes set out in paragraph 2(2)(n) of the *Packaging and Transport of Nuclear Substances Regulations, 2015*.

41 Section 1.44 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Residue of Dangerous Goods in a Drum or IBC

1.44 Parts 2 to 4, 7 and 17 do not apply to a residue contained in a drum or in an intermediate bulk container (IBC) that is in transport on a road vehicle, a railway vehicle or a vessel on a domestic voyage, except for the residue of dangerous goods included in Packing Group I, Class 1 or 7 or Division 4.3 or 6.2, if

- (a) in the case of a residue contained in a drum,
- (i) the drum is being transported to a facility for the purpose of reconditioning, remanufacturing and repair in accordance with CGSB-43.126, and
 - (ii) the drum is accompanied by a document that includes the class or division of each residue, followed by the words “Residue Drum(s)” or “fût(s) de résidu” and preceded by the number of drums containing dangerous goods in that class or division;

40 Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 1.43, de ce qui suit :

Matières radioactives — classification inconnue

1.43.1 Les parties 2 à 7, 9 et 17 ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport des marchandises qui incluent des matières radioactives dont la classification est inconnue et ne peut être facilement déterminée s'il n'y a aucune perte ni dispersion de matière durant le transport et si, selon le cas :

a) étant présentes dans un chargement en cours de transport vers un endroit pour qu'y soit effectuée une caractérisation appropriée, conformément à l'article 3 du *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires (2015)*, les matières ont déclenché l'alarme d'un équipement de détection des rayonnements et le débit de dose maximal sur toute surface extérieure du moyen de transport qui les transporte est d'au plus 500 µSv/h;

b) étant présentes dans un chargement de déchets en cours de transport, les matières ont déclenché l'alarme d'un équipement de détection des rayonnements et elles sont uniquement constituées d'un ou de plusieurs des isotopes médicaux visés à l'alinéa 2(2)n) du *Règlement sur l'emballage et le transport des substances nucléaires (2015)*.

41 L'article 1.44 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Résidus de marchandises dangereuses dans un fût ou un GRV

1.44 Les parties 2 à 4, 7 et 17 ne s'appliquent pas au résidu contenu dans un fût ou un grand récipient pour vrac (GRV), à l'exception du résidu d'une marchandise dangereuse incluse dans le groupe d'emballage I, dans les classes 1 ou 7 ou dans les divisions 4.3 ou 6.2, qui est en transport à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un bâtiment au cours d'un voyage intérieur si :

- a) dans le cas du résidu contenu dans un fût, le fût est,
- (i) transporté vers une installation afin d'être reconditionné, reconstruit ou réparé conformément à la norme CGSB-43.126,
 - (ii) accompagné d'un document sur lequel sont inscrits la classe ou division de chaque résidu et la mention « fût(s) de résidu » ou « Residue Drum(s) », précédée du nombre de fûts contenant des marchandises dangereuses de cette classe ou division;

(b) in the case of a residue contained in an IBC,

(i) the IBC is being transported to a facility for the purpose of conducting IBC leak tests and inspections in accordance with CGSB-43.146, and

(ii) the IBC is accompanied by a document that includes the class or division of each residue, followed by the words “Residue IBC(s)” or “GRV(s) de résidu”, and preceded by the number of IBCs containing dangerous goods in that class or division; and

(c) in the case of a residue contained in a drum or IBC on a road vehicle or railway vehicle, the vehicle has displayed the DANGER placard on it.

42 The heading before section 1.45.1 of the Regulations is replaced by the following:

Marine Pollutants

43 (1) The portion of section 1.46 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

1.46 These Regulations, except for Parts 1 and 2, do not apply to the following dangerous goods:

(2) Subparagraph 1.46(c)(iii) of the Regulations is replaced by the following:

(iii) activated or non-activated carbons that do not undergo dangerous self-heating in the course of a self-heating test carried out in accordance with section 33.4.3.3 of the Manual of Tests and Criteria;

(3) Section 1.46 of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of paragraph (o), by adding “or” at the end of paragraph (p) and by adding the following after paragraph (p):

(q) the following light bulbs, provided that they do not contain mercury in quantities above those specified in special provision 127 or radioactive material:

(i) light bulbs collected from individuals when transported to a collection or recycling facility,

(ii) light bulbs that each contain not more than 1 g of dangerous goods and are individually packaged so that

(A) there is not more than 30 g of dangerous goods per means of containment, and

(B) the light bulbs are in inner packagings, separated by dividers, or surrounded with cushioning material to protect them, or

b) dans le cas du résidu contenu dans un GRV, le GRV est, à la fois :

(i) transporté vers une installation afin de faire l’objet d’essais d’étanchéité et d’inspections conformément à la norme CGSB-43.146,

(ii) accompagné d’un document sur lequel sont inscrits la classe ou division de chaque résidu et la mention « GRV(s) de résidu » ou « Residue IBC(s) », précédée du nombre de GRV contenant des marchandises dangereuses de cette classe ou division;

c) dans le cas du résidu contenu dans un fût ou un GRV à bord d’un véhicule routier ou d’un véhicule ferroviaire, la plaque DANGER est apposée sur le véhicule.

42 L’intertitre précédant l’article 1.45.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Polluants marins

43 (1) Le passage de l’article 1.46 du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

1.46 Le présent règlement, sauf les parties 1 et 2, ne s’applique pas aux marchandises dangereuses suivantes :

(2) Le sous-alinéa 1.46(c)(iii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iii) soit des charbons actifs ou non actifs qui ne sont pas sujets à un auto-échauffement dangereux lorsqu’ils sont soumis à un essai pour des matières auto-échauffantes en conformité avec l’article 33.4.3.3 du Manuel d’épreuves et de critères;

(3) L’article 1.46 du même règlement est modifié par adjonction, après l’alinéa p), de ce qui suit :

q) les ampoules électriques ci-après qui ne contiennent ni une quantité de mercure supérieure à celle prévue à la disposition particulière 127, ni aucune matière radioactive :

(i) celles qui proviennent d’une personne physique lorsqu’elles sont transportées vers une installation de collecte ou de recyclage,

(ii) celles qui contiennent une quantité de marchandises dangereuses d’au plus 1 g et qui sont emballées de manière individuelle de sorte que, à la fois :

(A) la quantité de marchandises dangereuses par contenant soit d’au plus 30 g,

(B) les ampoules soient placées dans des emballages intérieurs séparés par des séparateurs ou elles sont entourées de rembourrage qui les protège,

(iii) light bulbs containing no dangerous goods other than dangerous goods included in Division 2.2 and packaged so that any pieces of a ruptured bulb are contained by the packaging.

44 Section 1.47 of the Regulations and the heading before it are repealed.

45 Subsection 3.5(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) In the case of a means of containment containing only a residue, other than a residue of dangerous goods included in Class 2 that is contained in a small means of containment and other than a residue of dangerous goods included in Class 7, paragraph (1)(d) does not apply and the words “Residue” or “Résidu”, or “Residue – Last Contained” or “Résidu – dernier contenu”, may be added before or after the description of the dangerous goods if

(a) any indication of the quantity of dangerous goods has been crossed out; and

(b) in the case of a compartmentalized means of containment, every compartment contains a residue.

46 Section 4.1 of the Regulations is replaced by the following:

4.1 A person must not import, offer for transport, handle or transport a means of containment that contains dangerous goods, including unpackaged articles containing dangerous goods other than articles that are included in Class 1, unless each dangerous goods safety mark required by this Part and illustrated in the appendix to this Part or illustrated in Chapter 5.2 or 5.3 of the UN Recommendations is displayed on them in accordance with this Part.

47 The heading before section 4.1.1 of the Regulations is replaced by the following:

Voluntary Display of Dangerous Goods Marks

48 The portion of section 4.1.1 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

4.1.1 When a person transports dangerous goods on a road vehicle or railway vehicle and the person voluntarily displays dangerous goods marks on the vehicle, the following provisions apply:

(iii) celles qui ne contiennent aucune marchandise dangereuse autre que celles incluses dans la division 2.2 et qui sont emballées de manière que les débris d'une ampoule brisée restent à l'intérieur de l'emballage.

44 L'article 1.47 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

45 Le paragraphe 3.5(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) L'alinéa 1d) ne s'applique pas à l'égard du contenant qui contient seulement un résidu, sauf s'il s'agit du résidu d'une marchandise dangereuse incluse dans la classe 2 qui est contenu dans un petit contenant ou du résidu d'une marchandise dangereuse incluse dans la classe 7; la mention « Résidu » ou « Residue » ou « Résidu – dernier contenu » ou « Residue – Last Contained » peut alors être ajoutée avant ou après la description de la marchandise dangereuse si, à la fois :

a) toute mention de la quantité de la marchandise dangereuse est rayée;

b) dans le cas d'un contenant compartimenté, tous les compartiments contiennent un résidu.

46 L'article 4.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4.1 Il est interdit d'importer, de présenter au transport, de manutentionner ou de transporter un contenant dans lequel sont contenues des marchandises dangereuses, sauf celles incluses dans la classe 1 qui sont contenues dans un objet non emballé, à moins que ne soit apposée sur le contenant, conformément à la présente partie, chacune des indications de danger — marchandises dangereuses exigées par la présente partie et illustrées à l'appendice de la présente partie ou aux chapitres 5.2 ou 5.3 des Recommandations de l'ONU.

47 L'intertitre précédant l'article 4.1.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Apposition volontaire des indications de marchandises dangereuses

48 Le passage de l'article 4.1.1 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

4.1.1 Lorsqu'une personne transporte des marchandises dangereuses à bord d'un véhicule routier ou d'un véhicule ferroviaire et qu'elle appose volontairement une indication de marchandises dangereuses sur le véhicule, les dispositions suivantes s'appliquent :

49 Section 4.15.4 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:**Visibility of Placards and UN Numbers on a Large Means of Containment**

4.15.4 (1) When a large means of containment that has placards or placards and UN numbers displayed on it is inside another large means of containment and those placards or placards and UN numbers are not visible, the placards or placards and UN numbers required by this Part must be displayed on the outer large means of containment.

(2) When a large means of containment that has placards or placards and UN numbers displayed on it is loaded onto another large means of containment and those placards or placards and UN numbers are visible, the placards or placards and UN numbers are not required to be displayed on the outer large means of containment.

(3) When a large means of containment that has placards or placards and UN numbers displayed on it is loaded onto a road vehicle or rail vehicle, the placards or placards and UN numbers that are required by this Part must also be displayed on the vehicle.

50 (1) Subparagraph 5.10(1)(a)(vi) of the Regulations is replaced by the following:

(vi) CGSB-43.149;

(2) Subparagraph 5.10(1)(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) CGSB-43.147,

(3) Subparagraph 5.10(1)(d)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) CGSB-43.147,

(ii.1) CGSB-43.149,

51 (1) Subparagraph 5.14(1)(a)(iv) of the Regulations is replaced by the following:

(iv) CGSB-43.149;

(2) Subparagraph 5.14(1)(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) CGSB-43.147, or

(3) Subparagraph 5.14(1)(d)(ii) of the Regulations is replaced by the following:

(ii) CGSB-43.147,

(ii.1) CGSB-43.149,

49 L'article 4.15.4 du même règlement et l'inter-titre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**Visibilité des plaques et des numéros UN sur un grand contenant**

4.15.4 (1) Lorsque le grand contenant qui porte des plaques, ou des plaques et des numéros UN, se trouve dans un autre grand contenant et que ces plaques ou, ces plaques et numéros UN, ne sont pas visibles, les plaques, ou les plaques et les numéros UN, exigés par la présente partie doivent être apposés sur le grand contenant extérieur.

(2) Lorsque le grand contenant qui porte des plaques, ou des plaques et des numéros UN, est chargé à bord d'un autre grand contenant et que ces plaques, ou ces plaques et numéros UN, sont visibles, il n'est pas nécessaire de les apposer sur le grand contenant extérieur.

(3) Lorsque le grand contenant qui porte des plaques, ou des plaques et des numéros UN, est chargé à bord d'un véhicule routier ou d'un véhicule ferroviaire, les plaques, ou les plaques et les numéros UN, exigés par la présente partie doivent être apposés sur le véhicule.

50 (1) Le sous-alinéa 5.10(1)a(vi) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(vi) la norme CGSB-43.149;

(2) Le sous-alinéa 5.10(1)b(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) la norme CGSB-43.147,

(3) Le sous-alinéa 5.10(1)d(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) la norme CGSB-43.147,

(ii.1) la norme CGSB-43.149,

51 (1) Le sous-alinéa 5.14(1)a(iv) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(iv) à la norme CGSB-43.149;

(2) Le sous-alinéa 5.14(1)b(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) à la norme CGSB-43.147,

(3) Le sous-alinéa 5.14(1)d(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) à la norme CGSB-43.147,

(ii.1) à la norme CGSB-43.149,

52 (1) The table to section 8.2 of the Regulations is amended by replacing “II” in the column “Packing Group or Category” opposite “1” in the column “Class or Division” with “Not applicable”.

(2) The table to section 8.2 of the Regulations is amended by replacing “II or III, or without packing group” in the column “Packing Group or Category” opposite “9” in the column “Class or Division” with “Not applicable”.

53 Section 10.1.1 of the Regulations is replaced by the following:

10.1.1 Despite the requirements of Part 5, a person may import, offer for transport, handle or transport dangerous goods by railway vehicle from a place in the United States to a place in Canada, from a place in Canada to a place in the United States or from a place in the United States through Canada to a place outside Canada in accordance with the requirements of Parts 172, 173, 174, 179 and 180 of 49 CFR, except by tank car if the goods are included in Class 3 and are referred to in clause 10.5.5 of CGSB-43.147.

54 (1) The portion of subsection 10.6(1) of the Regulations before the table is replaced by the following:

10.6 (1) A person must not transport by a railway vehicle dangerous goods described in column 1 of the table to this subsection by placing, in a train, the railway vehicle next to a railway vehicle described in column 2.

(2) Paragraph 1(a) of the table to subsection 10.6(1) of the Regulations is repealed.

(3) Paragraph 1(b) of the table to subsection 10.6(1) of the Regulations is replaced by the following:

Column 2	
Item	Railway Vehicle
1	(b) an occupied railway vehicle, including an occupied engine or tender;

(4) Section 10.6 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (2):

(3) Despite subsection (1), a person may transport by railway vehicle dangerous goods described in column 1 of the table to subsection (1) by placing, in a train, the railway vehicle next to a railway vehicle described in column 2,

52 (1) Dans la colonne intitulée « Groupe d’emballage ou catégorie » du tableau de l’article 8.2 du même règlement, la mention « II », figurant en regard de la classe « 1 » dans la colonne intitulée « Classe ou division », est remplacée par « Sans objet ».

(2) Dans la colonne intitulée « Groupe d’emballage ou catégorie » du tableau de l’article 8.2 du même règlement, la mention « II ou III, ou sans groupe d’emballage », figurant en regard de la classe « 9 » dans la colonne intitulée « Classe ou division », est remplacée par « Sans objet ».

53 L’article 10.1.1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

10.1.1 Malgré les exigences prévues à la partie 5, il est permis d’importer, de présenter au transport, de maintenir ou de transporter des marchandises dangereuses par véhicule ferroviaire, sauf par wagons-citernes si les marchandises dangereuses sont incluses dans la classe 3 et mentionnées à l’article 10.5.5 de la norme CGSB-43.147, d’un endroit aux États-Unis à destination d’un endroit au Canada, d’un endroit au Canada à destination d’un endroit aux États-Unis ou d’un endroit aux États-Unis à destination d’un endroit à l’extérieur du Canada en passant par le Canada, conformément aux exigences des parties 172, 173, 174, 179 et 180 du 49 CFR.

54 (1) Le passage du paragraphe 10.6(1) du même règlement précédant le tableau est remplacé par ce qui suit :

10.6 (1) Il est interdit de transporter par véhicule ferroviaire les marchandises dangereuses mentionnées à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe si le véhicule ferroviaire est placé, dans le train, à côté d’un véhicule ferroviaire mentionné à la colonne 2.

(2) L’alinéa 1a) du tableau du paragraphe 10.6(1) du même règlement est abrogé.

(3) L’alinéa 1b) du tableau du paragraphe 10.6(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Véhicule ferroviaire
1	b) un véhicule ferroviaire occupé, y compris une locomotive ou un tender occupés;

(4) L’article 10.6 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (2), de ce qui suit :

(3) Malgré le paragraphe (1), il est permis de transporter par véhicule ferroviaire les marchandises dangereuses mentionnées à la colonne 1 du tableau du paragraphe (1) si le véhicule ferroviaire est placé, dans le train, à côté d’un

other than an occupied railway vehicle, if any other placement in the train would negatively impact train dynamics.

55 Paragraph 10.7(4)(a) of the Regulations is replaced by the following:

- (a) a visual inspection in accordance with clause 9.5.6(a) and a structural integrity inspection in accordance with clause 9.5.7 of CGSB-43.147; and

56 Section 10.8 of the Regulations is replaced by the following:

10.8 A consignor must, on reasonable notice given by the Minister, provide the Minister with the following information:

- (a) the number of tank cars owned or leased by the consignor that meet the requirements of CGSB-43.147 for TC117R tank cars;
- (b) the number of tank cars owned or leased by the consignor that meet the requirements of CGSB-43.147 for TC117P tank cars;
- (c) the number of tank cars owned or leased by the consignor and used for importing, offering for transport or handling dangerous goods included in Class 3 that meet the requirements of CGSB-43.147 for Class 111 tank cars; and
- (d) the number of tank cars owned or leased by the consignor and used for importing, offering for transport or handling dangerous goods included in Class 3 that meet the requirements of CGSB-43.147 for enhanced Class 111 tank cars.

57 Section 16.1 of the Regulations and the heading “Certificate of Designation” before it are repealed.

58 The heading before section 16.2 of the English version of the Regulations is replaced by the following:

Certificate of Inspection

59 Sections 16.2 to 16.5 of the Regulations are replaced by the following:

16.2 A certificate provided by an inspector to a person under subsection 16.1(1) of the Act must include the following information:

- (a) the seal number of any seal removed from a means of containment that was opened;

véhicule ferroviaire mentionné à la colonne 2 qui n’est pas occupé, si tout autre placement aurait une incidence négative sur la dynamique du train.

55 L’alinéa 10.7(4)a du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- a) d’une part, une inspection visuelle conformément au sous-alinéa 9.5.6a) de la norme CGSB-43.147 et une inspection portant sur l’intégrité structurale conformément à l’alinéa 9.5.7 de cette norme;

56 L’article 10.8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

10.8 L’expéditeur présente au ministre, sur préavis raisonnable de celui-ci, les renseignements suivants :

- a) le nombre de wagons-citernes qui lui appartiennent ou qu’il loue qui sont conformes aux exigences de la norme CGSB-43.147 pour les wagons-citernes TC117R;
- b) le nombre de wagons-citernes qui lui appartiennent ou qu’il loue qui sont conformes aux exigences de la norme CGSB-43.147 pour les wagons-citernes TC117P;
- c) le nombre de wagons-citernes qui lui appartiennent ou qu’il loue qui sont conformes aux exigences de la norme CGSB-43.147 pour les wagons-citernes de classe 111 et qu’il utilise pour l’importation, la présentation au transport ou la manutention de marchandises dangereuses incluses dans la classe 3;
- d) le nombre de wagons-citernes qui lui appartiennent ou qu’il loue qui sont conformes aux exigences de la norme CGSB-43.147 pour les wagons-citernes renforcés de classe 111 et qu’il utilise pour l’importation, la présentation au transport ou la manutention de marchandises dangereuses incluses dans la classe 3.

57 L’article 16.1 du même règlement et l’intertitre « Certificat de désignation » le précédant sont abrogés.

58 L’intertitre précédant l’article 16.2 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Certificate of Inspection

59 Les articles 16.2 à 16.5 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

16.2 L’attestation que l’inspecteur délivre à une personne en vertu du paragraphe 16.1(1) de la Loi comprend les renseignements suivants :

- a) le numéro de tout plomb qui a été enlevé du contenant;

- (b)** the seal number of any new seal applied to a means of containment after the inspection or sampling;
- (c)** the UN number, shipping name and quantity of any dangerous goods subject to inspection or sampling;
- (d)** the mass or volume of any sample taken;
- (e)** a description of any means of containment that was opened and, if applicable, the serial number of the means of containment;
- (f)** a description of the means of transport used or to be used;
- (g)** the name, contact information and signature of the person to whom the certificate is provided;
- (h)** the name, certificate of designation number and signature of the inspector providing the certificate; and
- (i)** the geographic location and date of the inspection or sampling.

16.3 (1) An inspector who, under subsection 17(1) of the Act, detains dangerous goods or a means of containment must provide a notice of detention to the person who has the charge, management or control of the dangerous goods or the means of containment. The notice must include the following information:

- (a)** the UN number and shipping name of any dangerous goods detained;
- (b)** a description of any means of containment detained and, if applicable, the serial number of the means of containment;
- (c)** a description of any non-compliance, including the applicable references to the Act and these Regulations;
- (d)** the name and contact information of the person to whom the notice is provided;
- (e)** the name, certificate of designation number and signature of the inspector providing the notice;
- (f)** the geographical location where the notice is provided; and
- (g)** the date on which the notice is provided.

(2) The detention expires 12 months after the day on which the notice is provided, but it may be revoked earlier, in writing, by the inspector.

(3) A person may request a review of the detention at any time after it takes effect and the notice is provided to the person who has the charge, management or control of

- b)** le numéro de tout nouveau plomb apposé sur le contenant après l'examen ou la prise d'échantillon;
- c)** le numéro UN, l'appellation réglementaire et la quantité de toute marchandise dangereuse qui a fait l'objet de l'examen ou de la prise d'échantillon;
- d)** la masse ou le volume de tout échantillon prélevé;
- e)** une description de tout contenant ouvert et, le cas échéant, son numéro de série;
- f)** une description du moyen de transport qui a été ou sera utilisé;
- g)** les nom, coordonnées et signature de la personne à qui l'attestation est remise;
- h)** les nom, numéro de certificat de désignation et signature de l'inspecteur qui délivre l'attestation;
- i)** l'emplacement géographique et la date de l'examen ou de la prise d'échantillon.

16.3 (1) L'inspecteur qui retient des marchandises dangereuses ou un contenant en vertu du paragraphe 17(1) de la Loi délivre à la personne qui en a la responsabilité ou la maîtrise effective un avis de rétention et qui comprend les renseignements suivants :

- a)** le numéro UN et l'appellation réglementaire de toute marchandise dangereuse retenue;
- b)** une description de tout contenant retenu et, le cas échéant, son numéro de série;
- c)** une description de tout cas de non-conformité comprenant les renvois pertinents à la Loi et au présent règlement;
- d)** les nom et coordonnées de la personne à qui l'avis est remis;
- e)** les nom, numéro de certificat de désignation et signature de l'inspecteur qui délivre l'avis;
- f)** l'emplacement géographique de la délivrance de l'avis;
- g)** la date de délivrance de l'avis.

(2) La rétention prend fin à l'expiration d'un délai de douze mois suivant la date de délivrance de l'avis, mais elle peut être annulée avant la date d'expiration, par écrit, par l'inspecteur.

(3) Toute personne peut demander la révision de la rétention après que celle-ci a pris effet et que l'avis a été délivré à la personne responsable des marchandises dangereuses

the dangerous goods or the means of containment. The request must be made in writing to the Minister and must include the following information:

- (a)** the name and address of the place of business of the person requesting the review;
- (b)** a copy of the notice;
- (c)** the reasons why the detention should be revoked; and
- (d)** all of the information necessary to support the request for the review.

16.4 (1) An inspector who, under subsection 17(2) of the Act, directs a person to take measures necessary to remedy non-compliance with the Act must provide the person with a notice of direction. The notice must include the following information:

- (a)** a description of any non-compliance, including the applicable references to the Act and these Regulations;
- (b)** a description of the measures in the inspector's direction;
- (c)** the name and contact information of the person to whom the notice is provided;
- (d)** the name, certificate of designation number and signature of the inspector providing the notice;
- (e)** the geographic location where the notice is provided; and
- (f)** the date on which the notice is provided.

(2) The direction expires 12 months after the day on which the notice is provided, but it may be revoked earlier, in writing, by the inspector.

(3) A person may request a review of the direction at any time after it takes effect and the notice is provided to the person who has the charge, management or control of the dangerous goods or the means of containment. The request must be made in writing to the Minister and must include the following information:

- (a)** the name and address of the place of business of the person requesting the review;
- (b)** a copy of the notice;
- (c)** the reasons why the direction should be revoked; and
- (d)** all of the information necessary to support the request for the review.

ou du contenant. La demande de révision est faite par écrit au ministre et comprend les éléments suivants :

- a)** les nom et adresse de l'établissement de la personne qui demande la révision;
- b)** une copie de l'avis;
- c)** les raisons pour lesquelles la rétention devrait être annulée;
- d)** tous les renseignements nécessaires à l'appui de la demande de révision.

16.4 (1) L'inspecteur qui, en vertu du paragraphe 17(2) de la Loi, ordonne à une personne de prendre des mesures correctives pour assurer la conformité à la Loi délivre à celle-ci un avis d'ordre qui comprend les renseignements suivants :

- a)** une description de tout cas de non-conformité, y compris les renvois pertinents à la Loi et au présent règlement;
- b)** une description des mesures correctives ordonnées par l'inspecteur;
- c)** les nom et coordonnées de la personne à qui l'avis est remis;
- d)** les nom, numéro de certificat de désignation et signature de l'inspecteur qui délivre l'avis;
- e)** l'emplacement géographique de la délivrance de l'avis;
- f)** la date de délivrance de l'avis.

(2) L'ordre prend fin à l'expiration d'un délai de douze mois suivant la date de délivrance de l'avis, mais il peut être annulé avant la date d'expiration, par écrit, par l'inspecteur.

(3) Toute personne peut demander la révision de l'ordre après qu'il a pris effet et que l'avis a été délivré à la personne responsable des marchandises dangereuses ou du contenant. La demande de révision est faite par écrit au ministre et comprend les éléments suivants :

- a)** les nom et adresse de l'établissement de la personne qui demande la révision;
- b)** une copie de l'avis;
- c)** les raisons pour lesquelles l'ordre devrait être annulé;
- d)** tous les renseignements nécessaires à l'appui de la demande de révision.

16.5 (1) An inspector who, under subsection 17(3) of the Act, directs that dangerous goods or a means of containment not be imported into Canada or that they be returned to their place of origin, must provide a notice of direction to the person who has the charge, management or control of the dangerous goods or means of containment. The notice must include the following information:

- (a)** the UN number and shipping name of any dangerous goods subject to the notice;
- (b)** a description of any means of containment and, if applicable, the serial number of the means of containment;
- (c)** a description of any non-compliance including the relevant references to the Act and these Regulations, as well as the reasons why measures to remedy the non-compliance are not possible or desirable;
- (d)** the name and contact information of the person to whom the notice is provided;
- (e)** the name, certificate of designation number and signature of the inspector providing the notice;
- (f)** the geographic location where the notice is provided; and
- (g)** the date on which the notice is provided.

(2) The direction expires 12 months after the day on which the notice is provided, but it may be revoked earlier, in writing, by the inspector.

(3) A person may request a review of the direction at any time after it takes effect and the notice is provided to the person who has the charge, management or control of the dangerous goods or the means of containment. The request must be made in writing to the Minister and must include the following information:

- (a)** the name and address of the place of business of the person requesting the review;
- (b)** a copy of the notice;
- (c)** the reasons why the direction should be revoked; and
- (d)** all of the information necessary to support the request for the review.

16.5 (1) L'inspecteur qui, en vertu du paragraphe 17(3) de la Loi, ordonne à la personne qui a la responsabilité ou la maîtrise effective de marchandises dangereuses ou de contenants de ne pas les importer au Canada, ou de les faire renvoyer à leur point de départ, délivre à cette personne un avis d'ordre qui comprend les renseignements suivants :

- a)** le numéro UN et l'appellation réglementaire de toute marchandise dangereuse qui fait l'objet de l'avis;
- b)** une description de tout contenant et, le cas échéant, son numéro de série;
- c)** une description de tout cas de non-conformité comprenant les renvois pertinents à la Loi et au présent règlement et les raisons pour lesquelles il n'est pas possible ou souhaitable d'apporter des correctifs;
- d)** les nom et coordonnées de la personne à qui l'avis est remis;
- e)** les nom, numéro de certificat de désignation et signature de l'inspecteur qui délivre l'avis;
- f)** l'emplacement géographique de la délivrance de l'avis;
- g)** la date de délivrance de l'avis.

(2) L'ordre prend fin à l'expiration d'un délai de douze mois suivant la date de délivrance de l'avis, mais il peut être annulé avant la date d'expiration, par écrit, par l'inspecteur.

(3) Toute personne peut demander la révision de l'ordre après que celui-ci a pris effet et que l'avis a été délivré à la personne responsable des marchandises dangereuses ou du contenant. La demande de révision est faite par écrit au ministre et comprend les éléments suivants :

- a)** les nom et adresse de l'établissement de la personne qui demande la révision;
- b)** une copie de l'avis;
- c)** les raisons pour lesquelles l'ordre devrait être annulé;
- d)** tous les renseignements nécessaires à l'appui de la demande de révision.

60 The portion of UN Number UN1044 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN1044	109, 172

61 The portion of UN Number UN1170 of Schedule 1 to the Regulations in columns 2 and 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 2	Column 5
UN Number	Shipping Name and Description	Special Provisions
UN1170	ETHANOL; ETHANOL SOLUTION; ETHYL ALCOHOL; or ETHYL ALCOHOL SOLUTION	150, 174 17, 150, 174

62 The portion of UN Number UN1389 of Schedule 1 to the Regulations in columns 2 and 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 2	Column 5
UN Number	Shipping Name and Description	Special Provisions
UN1389	ALKALI METAL AMALGAM, LIQUID	38, 170

63 The portion of UN Number UN1390 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN1390	170

60 Le passage du numéro UN1044 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN1044	109, 172

61 Le passage du numéro UN1170 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans les colonnes 2 et 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 5
Numéro UN	Appellation réglementaire et description	Dispositions particulières
UN1170	ALCOOL ÉTHYLIQUE; ALCOOL ÉTHYLIQUE EN SOLUTION; ÉTHANOL; ou ÉTHANOL EN SOLUTION	150, 174 17, 150, 174

62 Le passage du numéro UN1389 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans les colonnes 2 et 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 5
Numéro UN	Appellation réglementaire et description	Dispositions particulières
UN1389	AMALGAME DE MÉTAUX ALCALINS LIQUIDES	38, 170

63 Le passage du numéro UN1390 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN1390	170

64 The portion of UN Numbers UN1391 and UN1392 of Schedule 1 to the Regulations in columns 2 and 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 2	Column 5
UN Number	Shipping Name and Description	Special Provisions
UN1391	ALKALI METAL DISPERSION; or ALKALINE EARTH METAL DISPERSION	38, 170, 171
UN1392	ALKALINE EARTH METAL AMALGAM, LIQUID	38, 171

65 The portion of UN Number UN1421 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN1421	38, 170

66 The portion of UN Number UN1544 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN1544	16, 169 16, 169 16, 17, 169

67 The portion of UN Numbers UN1556 and UN1557 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN1556	16, 38, 169 16, 169 16, 17, 169
UN1557	16, 38, 169 16, 169 16, 17, 169

64 Le passage des numéros UN1391 et UN1392 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans les colonnes 2 et 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 5
Numéro UN	Appellation réglementaire et description	Dispositions particulières
UN1391	DISPERSION DE MÉTAUX ALCALINO-TERREUX; ou DISPERSION DE MÉTAUX ALCALINS	38, 170, 171
UN1392	AMALGAME DE MÉTAUX ALCALINO-TERREUX, LIQUIDE	38, 171

65 Le passage du numéro UN1421 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN1421	38, 170

66 Le passage du numéro UN1544 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN1544	16, 169 16, 169 16, 17, 169

67 Le passage des numéros UN1556 et UN1557 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN1556	16, 38, 169 16, 169 16, 17, 169
UN1557	16, 38, 169 16, 169 16, 17, 169

68 The portion of UN Number UN1570 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN1570	169

69 The portion of UN Number UN1598 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN1598	169

70 The portion of UN Number UN1621 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN1621	169

71 The portion of UN Number UN1651 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN1651	169

72 The portion of UN Numbers UN1655 and UN1656 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN1655	16, 169
	16, 169
	16, 17, 169
UN1656	169
	17, 169

68 Le passage du numéro UN1570 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN1570	169

69 Le passage du numéro UN1598 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN1598	169

70 Le passage du numéro UN1621 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN1621	169

71 Le passage du numéro UN1651 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN1651	169

72 Le passage des numéros UN1655 et UN1656 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN1655	16, 169
	16, 169
	16, 17, 169
UN1656	169
	17, 169

73 The portion of UN Number UN1674 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN1674	169

74 The portion of UN Number UN1686 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN1686	169 17, 169

75 The portion of UN Numbers UN1704 and UN1707 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN1704	169
UN1707	16, 169

76 The portion of UN Number UN1869 of Schedule 1 to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 1	Column 2
UN Number	Shipping Name and Description
UN1869	MAGNESIUM; or MAGNESIUM ALLOYS

77 The portion of UN Numbers UN2024 to UN2027 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN2024	16, 54, 169 16, 54, 169 16, 17, 54, 169
UN2025	16, 54, 169 16, 54, 169 16, 17, 54, 169

73 Le passage du numéro UN1674 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN1674	169

74 Le passage du numéro UN1686 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN1686	169 17, 169

75 Le passage des numéros UN1704 et UN1707 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN1704	169
UN1707	16, 169

76 Le passage du numéro UN1869 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 2, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2
Numéro UN	Appellation réglementaire et description
UN1869	ALLIAGES DE MAGNÉSIUM; ou MAGNÉSIUM

77 Le passage des numéros UN2024 à UN2027 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN2024	16, 54, 169 16, 54, 169 16, 17, 54, 169
UN2025	16, 54, 169 16, 54, 169 16, 17, 54, 169

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN2026	16, 169 16, 169 16, 17, 169
UN2027	169

78 The portion of UN Number UN2788 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN2788	16, 169 16, 169 16, 17, 169

79 The portion of UN Number UN2857 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN2857	173

80 The portion of UN Number UN2907 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN2907	38, 62

81 The portion of UN Number UN3140 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN3140	16, 169 16, 169 16, 17, 169

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN2026	16, 169 16, 169 16, 17, 169
UN2027	169

78 Le passage du numéro UN2788 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN2788	16, 169 16, 169 16, 17, 169

79 Le passage du numéro UN2857 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN2857	173

80 Le passage du numéro UN2907 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN2907	38, 62

81 Le passage du numéro UN3140 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN3140	16, 169 16, 169 16, 17, 169

82 The portion of UN Number UN3144 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN3144	16, 169
	16, 169
	16, 17, 169

83 The portion of UN Number UN3146 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN3146	16, 169
	16, 169
	16, 17, 169

84 The portion of UN Number UN3155 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN3155	169

85 The portion of UN Numbers UN3205 and UN3206 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN3205	16, 171
	16, 17, 171
UN3206	16, 170
	16, 17, 170

86 The portion of UN Numbers UN3278 and UN3279 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN3278	16, 115, 169
	16, 169
	16, 17, 169

82 Le passage du numéro UN3144 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN3144	16, 169
	16, 169
	16, 17, 169

83 Le passage du numéro UN3146 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN3146	16, 169
	16, 169
	16, 17, 169

84 Le passage du numéro UN3155 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN3155	169

85 Le passage des numéros UN3205 et UN3206 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN3205	16, 171
	16, 17, 171
UN3206	16, 170
	16, 17, 170

86 Le passage des numéros UN3278 et UN3279 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN3278	16, 115, 169
	16, 169
	16, 17, 169

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN3279	16, 115, 169 16, 169

87 The portion of UN Number UN3380 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN3380	16, 38, 62

88 The portion of UN Numbers UN3401 and UN3402 of Schedule 1 to the Regulations in columns 2 and 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 2	Column 5
UN Number	Shipping Name and Description	Special Provisions
UN3401	ALKALI METAL AMALGAM, SOLID	38, 170
UN3402	ALKALI EARTH METAL AMALGAM, SOLID	38, 171

89 The portion of UN Number UN3444 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN3444	169

90 The portion of UN Number UN3464 of Schedule 1 to the Regulations in column 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 5
UN Number	Special Provisions
UN3464	16, 169 16, 169 16, 17, 169

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN3279	16, 115, 169 16, 169

87 Le passage du numéro UN3380 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN3380	16, 38, 62

88 Le passage des numéros UN3401 et UN3402 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans les colonnes 2 et 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 5
Numéro UN	Appellation réglementaire et description	Dispositions particulières
UN3401	AMALGAME DE MÉTAUX ALCALINS, SOLIDE	38, 170
UN3402	AMALGAME DE MÉTAUX ALCALINO- TERREUX, SOLIDE	38, 171

89 Le passage du numéro UN3444 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN3444	169

90 Le passage du numéro UN3464 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans la colonne 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 5
Numéro UN	Dispositions particulières
UN3464	16, 169 16, 169 16, 17, 169

91 The portion of UN Number UN3482 of Schedule 1 to the Regulations in columns 2 and 5 is replaced by the following:

Column 1	Column 2	Column 5
UN Number	Shipping Name and Description	Special Provisions
UN3482	ALKALI METAL DISPERSION, FLAMMABLE; or ALKALINE EARTH METAL DISPERSION, FLAMMABLE	38, 170, 171

92 Paragraph (a) of special provision 32 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

(a) the large means of containment is in standard with CSA B621 for transport by road vehicle or with CGSB-43.147 for transport by railway vehicle; and

93 (1) Special provision 62 of Schedule 2 to the Regulations before the italicized text is replaced by the following:

62 These dangerous goods included in Division 4.1 may be offered for transport, handled or transported if they are packed in a means of containment so that the percentage of diluent in them will not, at any time during transport, fall below the percentage stated for the diluent in the descriptive text associated with the shipping name.

(2) The italicized text at the end of special provision 62 of Schedule 2 to the Regulations is amended by adding “UN2907” and “UN3380” in numerical order.

94 Special provision 80 of Schedule 2 to the Regulations before the italicized text is replaced by the following is replaced by the following:

80 Despite section 1.17, a person must not offer for transport, handle or transport these dangerous goods unless they are in a packaging selected and used in accordance with CGSB-43.123.

95 (1) Special provision 90 of Schedule 2 to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

90 Parts 3 to 6 and 8 do not apply to the offering for transport, handling or transporting of these dangerous goods

91 Le passage du numéro UN3482 de l'annexe 1 du même règlement, figurant dans les colonnes 2 et 5, est remplacé par ce qui suit :

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 5
Numéro UN	Appellation réglementaire et description	Dispositions particulières
UN3482	DISPERSION DE MÉTAUX ALCALINS, INFLAMMABLE; ou DISPERSION DE MÉTAUX ALCALINO-TERREUX, INFLAMMABLE	38, 170, 171

92 L'alinéa a) de la disposition particulière 32 de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui :

a) le grand contenant est en règle à l'égard de la norme CSA B621 dans le cas du transport par véhicule routier ou en règle à l'égard de la norme CGSB-43.147 dans le cas du transport par véhicule ferroviaire;

93 (1) La disposition particulière 62 de l'annexe 2 du même règlement précédant le passage en italique est remplacée par ce qui suit :

62 Il est permis de présenter au transport, de manutentionner ou de transporter ces marchandises dangereuses incluses dans la division 4.1 à condition qu'elles soient emballées dans un contenant de façon que le pourcentage en diluant ne tombe à aucun moment, au cours du transport, en dessous du pourcentage indiqué pour le diluant dans la description de l'appellation réglementaire.

(2) Le passage en italique suivant la disposition particulière 62 de l'annexe 2 du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre numérique, des numéros UN « UN2907 » et « UN3380 ».

94 La disposition particulière 80 de l'annexe 2 du même règlement précédant le passage en italique est remplacée par ce qui suit :

80 Malgré l'article 1.17, il est interdit de présenter au transport, de manutentionner ou de transporter ces marchandises dangereuses à moins qu'elles ne soient placées dans un emballage sélectionné et utilisé conformément à la norme CGSB-43.123.

95 (1) Le passage de la disposition particulière 90 de l'annexe 2 du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

90 Les parties 3 à 6 et 8 ne s'appliquent pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de ces

on a road vehicle, a railway vehicle or a vessel on a domestic voyage if

(2) Subparagraph (a)(ii) of special provision 90 of Schedule 2 to the Regulations is replaced by the following:

(ii) are designed, constructed, filled, closed, secured and maintained so that under normal conditions of transport, including handling, there will be no release of these dangerous goods that could endanger public safety, and

(3) Subparagraphs (c)(i) and (ii) of special provision 90 of Schedule 2 to the Regulations are replaced by the following:

(i) is less than or equal to 75 kg for dangerous goods transported on the road vehicle or the railway vehicle, and

(ii) is less than or equal to 75 kg for dangerous goods transported on the vessel, excluding dangerous goods in a road vehicle or railway vehicle being transported on the vessel; and

96 Special provision 125 of Schedule 2 to the Regulations before the italicized text is replaced by the following:

125 These dangerous goods may be offered for transport, handled or transported in accordance with subsections 1.17(2) to (4) on a road vehicle, a railway vehicle or a vessel on a domestic voyage if

(a) the dangerous goods are classified and authorized in accordance with the *Explosives Regulations, 2013*;

(b) the dangerous goods are contained in inner packagings that are placed in a strong outer means of containment designed, constructed, filled, closed, secured and maintained so that under normal conditions of transport, including handling, there will be no release of the dangerous goods that could endanger public safety;

(c) each inner packaging has a gross mass less than or equal to 5 kg; and

(d) the outer means of containment has a gross mass less than or equal to 30 kg.

marchandises dangereuses par véhicule routier, véhicule ferroviaire ou bâtiment au cours d'un voyage intérieur si, à la fois :

(2) Le sous-alinéa a)(ii) de la disposition particulière 90 de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(ii) sont conçus, construits, remplis, obturés, arrimés et entretenus de façon à empêcher, dans des conditions normales de transport, y compris la manutention, tout rejet de ces marchandises dangereuses qui pourrait compromettre la sécurité publique,

(3) Les sous-alinéas c)(i) et (ii) de la disposition particulière 90 de l'annexe 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) est de 75 kg ou moins, s'il s'agit de marchandises dangereuses transportées à bord du véhicule routier ou du véhicule ferroviaire,

(ii) est de 75 kg ou moins, s'il s'agit de marchandises dangereuses transportées à bord du bâtiment, à l'exclusion des marchandises dangereuses se trouvant dans un véhicule routier ou un véhicule ferroviaire à bord du bâtiment;

96 La disposition particulière 125 de l'annexe 2 du même règlement précédant le passage en italique est remplacée par ce qui suit :

125 Il est permis de présenter au transport, de manutentionner ou de transporter ces marchandises dangereuses conformément aux paragraphes 1.17(2) à (4) à bord d'un véhicule routier, d'un véhicule ferroviaire ou d'un bâtiment au cours d'un voyage intérieur si les conditions suivantes sont réunies :

a) les marchandises dangereuses sont classées et autorisées conformément au *Règlement de 2013 sur les explosifs*;

b) les marchandises dangereuses sont contenues dans des emballages intérieurs qui sont placés dans un contenant extérieur robuste conçu, construit, rempli, obturé, arrimé et entretenu de façon à empêcher, dans des conditions normales de transport, y compris la manutention, tout rejet des marchandises dangereuses qui pourrait compromettre la sécurité publique;

c) chaque emballage intérieur a une masse brute d'au plus 5 kg;

d) le contenant extérieur a une masse brute d'au plus 30 kg.

97 Schedule 2 to the Regulations is amended by adding the following after special provision 168:

169 These dangerous goods when offered for transport as pesticides must be imported, offered for transport, handled or transported under the relevant pesticide entry set out in Appendix A of the UN Recommendations.

UN1544, UN1556, UN1557, UN1570, UN1598, UN1621, UN1651, UN1655, UN1656, UN1674, UN1686, UN1704, UN1707, UN2024 to UN2027, UN2788, UN3140, UN3144, UN3146, UN3155, UN3278, UN3279, UN3444, UN3464

170 The group of alkali metals includes lithium, sodium, potassium, rubidium and caesium.

UN1389 to UN1391, UN1421, UN3206, UN3401, UN3482

171 The group of alkaline earth metals includes magnesium, calcium, strontium and barium.

UN1391, UN1392, UN3205, UN3402, UN3482

172 Subsection 5.10(1) does not apply to the offering for transport, handling or transport of UN1044, FIRE EXTINGUISHERS, if the fire extinguishers

(a) do not contain dangerous goods included in Class 8 or Division 2.3 or 6.1;

(b) are contained in an outer means of containment;

(c) have a capacity less than 18 L or, if they contain liquefied gas, a capacity less than 0.6 L;

(d) have an internal pressure less than or equal to 1 650 kPa at 21°C; and

(e) are manufactured, tested, maintained, marked and used in accordance with ULC Standard S504, ULC Standard S507, ULC Standard S512 or ULC Standard S554.

UN1044

173 These Regulations do not apply to UN2857, REFRIGERATING MACHINES, and refrigerating machine components if they contain less than 12 kg of gas included in Division 2.2 or less than 12 L of UN2672, AMMONIA SOLUTION.

UN2857

174 These Regulations do not apply to an aqueous solution containing not more than 24% alcohol by volume.

UN1170

97 L'annexe 2 du même règlement est modifiée par adjonction, après la disposition particulière 168, de ce qui suit :

169 Lorsque ces marchandises dangereuses sont présentées au transport en tant que pesticides, elles doivent être importées, présentées au transport, manutentionnées ou transportées sous la rubrique pesticide pertinente qui figure à l'appendice A des Recommandations de l'ONU.

UN1544, UN1556, UN1557, UN1570, UN1598, UN1621, UN1651, UN1655, UN1656, UN1674, UN1686, UN1704, UN1707, UN2024 à UN2027, UN2788, UN3140, UN3144, UN3146, UN3155, UN3278, UN3279, UN3444, UN3464

170 Le groupe des métaux alcalins comprend le lithium, le sodium, le potassium, le rubidium et le césium.

UN1389 à UN1391, UN1421, UN3206, UN3401, UN3482

171 Le groupe des métaux alcalino-terreux comprend le magnésium, le calcium, le strontium et le baryum.

UN1391, UN1392, UN3205, UN3402, UN3482

172 Le paragraphe 5.10(1) ne s'applique pas à la présentation au transport, à la manutention ou au transport de UN1044, EXTINCTEURS, si les extincteurs satisfont aux conditions suivantes :

a) ils ne contiennent pas de marchandises dangereuses incluses dans les divisions 2.3 ou 6.1 ou dans la classe 8;

b) ils sont placés dans un contenant extérieur;

c) leur capacité est inférieure à 18 L ou, s'ils contiennent des gaz liquéfiés, à 0,6 L;

d) leur pression interne est inférieure ou égale à 1 650 kPa à 21 °C;

e) ils sont fabriqués, testés, entretenus, marqués et utilisés conformément à la norme ULC-S504, ULC-S507, ULC-S512 ou ULC-S554.

UN1044

173 Le présent règlement ne s'applique ni à UN2857, MACHINES FRIGORIFIQUES, ni aux composants de machines frigorifiques si les machines ou les composants contiennent moins de 12 kg de gaz inclus dans la division 2.2 ou moins de 12 L de UN2672, AMMONIAC EN SOLUTION.

UN2857

174 Le présent règlement ne s'applique pas à une solution aqueuse contenant au plus 24 % d'alcool par volume.

UN1170

98 (1) Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing “ETHANOL with more than 24% ethanol, by volume” in column 1A with “ETHANOL”.

(2) Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing “ÉTHANOL contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume” in column 1B with “ÉTHANOL”.

99 (1) Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing “ETHANOL SOLUTION with more than 24% ethanol, by volume” in column 1A with “ETHANOL SOLUTION”.

(2) Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing “ÉTHANOL EN SOLUTION contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume” in column 1B with “ÉTHANOL EN SOLUTION”.

100 (1) Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing “ETHYL ALCOHOL more than 24% ethanol, by volume” in column 1A with “ETHYL ALCOHOL”.

(2) Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing “ALCOOL ÉTHYLIQUE contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume” in column 1B with “ALCOOL ÉTHYLIQUE”.

101 (1) Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing “ETHYL ALCOHOL SOLUTION more than 24% ethanol, by volume” in column 1A with “ETHYL ALCOHOL SOLUTION”.

(2) Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing “ALCOOL ÉTHYLIQUE EN SOLUTION contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume” in column 1B with “ALCOOL ÉTHYLIQUE EN SOLUTION”.

102 (1) Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing “MAGNESIUM in pellets, turnings or ribbons” in column 1A with “MAGNESIUM”.

(2) Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing “MAGNÉSIUM, sous forme de granulés, de tournures ou de rubans” in column 1B with “MAGNÉSIUM”.

103 (1) Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing “MAGNESIUM ALLOYS with more than 50% magnesium, in pellets, turnings or ribbons” in column 1A with “MAGNESIUM ALLOYS”.

(2) Schedule 3 to the Regulations is amended by replacing “ALLIAGES DE MAGNÉSIUM,

98 (1) Dans la colonne 1A de l'annexe 3 du même règlement, « ÉTHANOL contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume » est remplacé par « ÉTHANOL ».

(2) Dans la colonne 1B de l'annexe 3 du même règlement, « ETHANOL with more than 24% ethanol, by volume » est remplacé par « ETHANOL ».

99 (1) Dans la colonne 1A de l'annexe 3 du même règlement, « ÉTHANOL EN SOLUTION contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume » est remplacé par « ÉTHANOL EN SOLUTION ».

(2) Dans la colonne 1B de l'annexe 3 du même règlement, « ETHANOL SOLUTION with more than 24% ethanol, by volume » est remplacé par « ETHANOL SOLUTION ».

100 (1) Dans la colonne 1A de l'annexe 3 du même règlement, « ALCOOL ÉTHYLIQUE contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume » est remplacé par « ALCOOL ÉTHYLIQUE ».

(2) Dans la colonne 1B de l'annexe 3 du même règlement, « ETHYL ALCOHOL more than 24% ethanol, by volume » est remplacé par « ETHYL ALCOHOL ».

101 (1) Dans la colonne 1A de l'annexe 3 du même règlement, « ALCOOL ÉTHYLIQUE EN SOLUTION contenant plus de 24 % d'éthanol, par volume » est remplacé par « ALCOOL ÉTHYLIQUE EN SOLUTION ».

(2) Dans la colonne 1B de l'annexe 3 du même règlement, « ETHYL ALCOHOL SOLUTION more than 24% ethanol, by volume » est remplacé par « ETHYL ALCOHOL SOLUTION ».

102 (1) Dans la colonne 1A de l'annexe 3 du même règlement, « MAGNÉSIUM, sous forme de granulés, de tournures ou de rubans » est remplacé par « MAGNÉSIUM ».

(2) Dans la colonne 1B de l'annexe 3 du même règlement, « MAGNESIUM in pellets, turnings or ribbons » est remplacé par « MAGNESIUM ».

103 (1) Dans la colonne 1A de l'annexe 3 du même règlement, « Magnésium, alliages de, contenant plus de 50 % de magnésium, sous forme de granulés, de tournures ou de rubans » est remplacé par « Magnésium, alliages de ».

(2) Dans la colonne 1B de l'annexe 3 du même règlement, « MAGNESIUM ALLOYS with more than

contenant plus de 50 % de magnésium, sous forme de granulés, de tournures ou de rubans” in column 1B with “ALLIAGES DE MAGNÉSIUM”.

50% magnesium in pellets, turnings or ribbons » est remplacé par « MAGNESIUM ALLOYS ».

Coming into Force

104 (1) These Regulations, except section 17, come into force on the day that, in the sixth month after the month in which they are published in the *Canada Gazette, Part II*, has the same calendar number as the day on which they are published or, if that sixth month has no day with that number, the last day of that sixth month.

(2) Section 17 comes into force on the second anniversary of the day on which these Regulations are published in the *Canada Gazette, Part II*.

Entrée en vigueur

104 (1) Le présent règlement, sauf l'article 17, entre en vigueur le jour qui, dans le sixième mois suivant le mois de sa publication dans la *Partie II* de la *Gazette du Canada*, porte le même quantième que le jour de sa publication ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce sixième mois.

(2) L'article 17 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.....	3757
Decisions	3758
* Notice to interested parties.....	3757
Part 1 applications	3757

Public Service Commission

Public Service Employment Act Permission and leave granted (Broderick, Michael).....	3758
--------------------------------------------------------------------------------------------	------

GOVERNMENT NOTICES

Citizenship and Immigration, Dept. of

Immigration and Refugee Protection Act Ministerial Instructions with respect to the submission of online applications for permanent resident visas and other documents.....	3732
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

Environment, Dept. of the, and Dept. of Health

Canadian Environmental Protection Act, 1999 Publication of final decision after assessment of 26 industry-restricted gas oils and kerosenes specified on the Domestic Substances List (section 77 of the Canadian Environmental Protection Act, 1999).....	3740
Publication of final decision after assessment of five Siloxanes Group substances specified on the Domestic Substances List (section 77 of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)	3735

Privy Council Office

Appointment opportunities.....	3745
--------------------------------	------

Treasury Board Secretariat

Members of Parliament Retiring Allowances Act 2024, 2025 and 2026 member contribution rates for the Members of Parliament pension plan.....	3750
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

MISCELLANEOUS NOTICES

* Alan CA Inc. Letters patent of continuance.....	3759
* MD Private Trust Company and The Bank of Nova Scotia Trust Company Letters patent of amalgamation.....	3759

* This notice was previously published.

PARLIAMENT

Chief Electoral Officer, Office of the

Canada Elections Act Deregistration of a registered electoral district association [subsection 467(1)].....	3755
Deregistration of registered electoral district associations [section 465 and subsection 468(4)].....	3755
Deregistration of registered electoral district associations [section 466 and subsection 468(4)].....	3756

House of Commons

* Filing applications for private bills (First Session, 44th Parliament)	3755
-----------------------------------------------------------------------------------	------

PROPOSED REGULATIONS

Environment, Dept. of the

Species at Risk Act Order Amending Schedule 1 to the Species at Risk Act (Chestnut-collared Longspur and Nine Other Wildlife Species)	3762
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

Transport, Dept. of

Aeronautics Act Regulations amending the Canadian Aviation Regulations (Parts I, III, IV and VI to VIII – Air Navigation Services).....	3795
Transportation of Dangerous Goods Act, 1992 Regulations Amending the Transportation of Dangerous Goods Regulations (Canadian Update).....	3832

SUPPLEMENTS

Environment, Dept. of the

Notice with respect to reporting of greenhouse gases (GHGs) for 2024 and 2025	
-------------------------------------------------------------------------------------	--

INDEX

AVIS DIVERS

* Alan CA Inc. Lettres patentes de prorogation.....	3759
* Société de fiducie privée MD et La Société de Fiducie Banque de Nouvelle-Écosse Lettres patentes de fusion	3759

AVIS DU GOUVERNEMENT

Citoyenneté et de l'Immigration, min. de la

Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés Instructions ministérielles concernant la soumission de demandes en ligne pour des visas de résident permanent et d'autres documents.....	3732
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

Conseil privé, Bureau du

Possibilités de nominations	3745
-----------------------------------	------

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 de 26 gazoles et kérosènes restreints aux industries inscrites sur la Liste intérieure [article 77 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]	3740
Publication de la décision finale après évaluation de cinq substances du groupe des siloxanes inscrites sur la Liste intérieure [article 77 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]	3735

Secrétariat du Conseil du Trésor

Loi sur les allocations de retraite des parlementaires Taux de cotisation des participants au régime de pension des parlementaires pour 2024, 2025 et 2026	3750
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

COMMISSIONS

Commission de la fonction publique

Loi sur l'emploi dans la fonction publique Permission et congé accordés (Broderick, Michael).....	3758
---------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

COMMISSIONS (suite)

Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

* Avis aux intéressés.....	3757
Décisions	3758
Décisions administratives.....	3757
Demandes de la partie 1	3757

PARLEMENT

Chambre des communes

* Demandes introductives de projets de loi d'intérêt privé (Première session, 44 ^e législature)	3755
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

Directeur général des élections, Bureau du

Loi électorale du Canada Radiation d'associations de circonscription enregistrées [article 465 et paragraphe 468(4)]	3755
Radiation d'associations de circonscription enregistrées [article 466 et paragraphe 468(4)]	3756
Radiation d'une association de circonscription enregistrée [paragraphe 467(1)]	3755

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 (Plectrophane à ventre noir et neuf autres espèces sauvages).....	3762
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

Transports, min. des

Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses Règlement modifiant le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (mise à jour canadienne).....	3832
Loi sur l'aéronautique Règlement modifiant le Règlement de l'aviation canadien (parties I, III, IV et VI à VIII — services de la navigation aérienne).....	3795

SUPPLÉMENTS

Environnement, min. de l'

Avis concernant la déclaration des gaz à effet de serre (GES) pour 2024 et 2025

* Cet avis a déjà été publié.

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, DECEMBER 9, 2023

OTTAWA, LE SAMEDI 9 DÉCEMBRE 2023

Department of the Environment

Ministère de l'Environnement

Notice with respect to reporting
of greenhouse gases (GHGs)
for 2024 and 2025

Avis concernant la déclaration
des gaz à effet de serre (GES)
pour 2024 et 2025

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION
ACT, 1999***Notice with respect to reporting of greenhouse gases
(GHGs) for 2024 and 2025*

Notice is hereby given, pursuant to subsection 46(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the Act), that, with respect to emissions of greenhouse gases (GHGs) identified in Schedule 1 to this notice and for the purpose of conducting research, creating an inventory of data, formulating objectives and codes of practice, issuing guidelines or assessing or reporting on the state of the environment, any person who operates a facility described in Schedule 3 to this notice during the 2024 and 2025 calendar years, and who possesses or who may reasonably be expected to have access to information described in Schedules 4 through 18 to this notice, shall provide the Minister of the Environment with this information for each of those calendar years.

This notice applies to the calendar years 2024 and 2025. Information pertaining to the 2024 calendar year shall be provided no later than June 2, 2025. Information pertaining to the 2025 calendar year shall be provided no later than June 1, 2026.

Persons subject to this notice shall submit the information required by this notice using the Environment and Climate Change Canada (ECCC) Single Window system. Enquiries regarding this notice may be addressed to the following address:

Greenhouse Gas Reporting Program
Pollutant Inventories and Reporting Division
Environment and Climate Change Canada
Telephone: 819-938-3258 or 1-877-877-8375
Email: ges-ghg@ec.gc.ca

Pursuant to subsection 46(8) of the Act, any person subject to this notice shall keep copies of the information required by this notice, together with any calculations, measurements and other data on which the information is based, at the facility to which the information, calculations, measurements and other data relate, or at the facility's parent company, located in Canada, for a period of three years from the date the information is required to be submitted. Where the person chooses to keep the information required by the notice, together with any calculations, measurements and other data, at the facility's parent company in Canada, that person shall inform the Minister of the civic address of that parent company.

If a person who operates a facility with respect to which information was submitted for the 2023 calendar year in

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT (1999)***Avis concernant la déclaration des gaz à effet de
serre (GES) pour 2024 et 2025*

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 46(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [ci-après appelée la Loi], en ce qui a trait aux émissions de gaz à effet de serre (GES) mentionnées à l'annexe 1 du présent avis et afin d'effectuer des recherches, d'établir un inventaire de données, des objectifs et des codes de pratiques, de formuler des directives, de déterminer l'état de l'environnement ou de faire rapport sur cet état, que toute personne exploitant une installation décrite à l'annexe 3 du présent avis durant les années civiles 2024 et 2025 et disposant de l'information décrite aux annexes 4 à 18 du présent avis, ou pouvant normalement y avoir accès, doit communiquer cette information au ministre de l'Environnement pour chacune de ces années civiles.

Cet avis s'applique aux années civiles 2024 et 2025. Les renseignements relatifs à l'année civile 2024 doivent être fournis au plus tard le 2 juin 2025. Les renseignements relatifs à l'année civile 2025 doivent être fournis au plus tard le 1^{er} juin 2026.

Les personnes visées par cet avis doivent soumettre les informations exigées par cet avis par le biais du système de guichet unique d'Environnement et Changement climatique Canada (ECCC). Les demandes concernant cet avis peuvent être adressées à l'adresse suivante :

Programme de déclaration des gaz à effet de serre
Division des inventaires et rapports sur les polluants
Environnement et Changement climatique Canada
Téléphone : 819-938-3258 ou 1-877-877-8375
Courriel : ges-ghg@ec.gc.ca

Conformément au paragraphe 46(8) de la Loi, toute personne visée par cet avis doit conserver une copie des renseignements exigés, de même que les calculs, les mesures et les autres données sur lesquels sont fondés les renseignements, à l'installation à laquelle ces renseignements, calculs, mesures et autres données se rapportent ou à la société mère de l'installation située au Canada, pour une période de trois ans à partir de la date à laquelle l'information doit être communiquée. Dans le cas où une personne choisit de conserver les renseignements exigés par le présent avis, ainsi que les calculs, les mesures et les autres données, à la société mère de l'installation située au Canada, cette personne doit informer le ministre de l'adresse municipale de cette société mère.

Si une personne qui exploite une installation faisant l'objet d'une déclaration au sujet de laquelle des renseignements

response to the *Notice with respect to reporting of greenhouse gases (GHGs) for 2022 and 2023* determines that the facility does not meet the criteria set out in Schedule 3 of this notice for the 2024 calendar year, the person shall notify the Minister of the Environment that the facility does not meet those criteria no later than June 2, 2025. If a person who operates a facility with respect to which information is submitted for the 2024 calendar year in response to this notice determines that the facility does not meet any of the criteria set out in this notice for the 2025 calendar year, the person shall notify the Minister of the Environment that the facility does not meet these criteria no later than June 1, 2026.

The Minister of the Environment intends to publish information on greenhouse gas emission totals by gas and by source category per facility provided in response to this notice. Pursuant to section 51 of the Act, any person who provides information in response to this notice may submit, with their information and no later than the deadline for submission, a written request that the information be treated as confidential based on the reasons set out in section 52 of the Act. The person requesting confidential treatment of the information shall indicate which of the reasons stipulated in section 52 of the Act applies to their request. Nevertheless, the Minister may decide to disclose the information submitted in response to this notice, in accordance with subsection 53(3) of the Act.

Every person to whom this notice is directed shall comply with the notice. A person who fails to comply with the requirements of the notice will be liable under the applicable offence provisions of the Act.

Jacqueline Gonçalves

Director General
Science and Risk Assessment Directorate
On behalf of the Minister of the Environment

SCHEDULE 1

Greenhouse gases

Table 1: Greenhouse gases subject to mandatory reporting

	Greenhouse Gas	Formula	CAS Registry Number ^a	100-year Global Warming Potential (GWP) ^b
1.	Carbon dioxide	CO ₂	124-38-9	1
2.	Methane	CH ₄	74-82-8	28
3.	Nitrous oxide	N ₂ O	10024-97-2	265
4.	Sulphur hexafluoride	SF ₆	2551-62-4	23 500
5.	HFC-23	CHF ₃	75-46-7	12 400
6.	HFC-32	CH ₂ F ₂	75-10-5	677
7.	HFC-41	CH ₃ F	593-53-3	116

ont été soumis pour l'année civile 2023 en réponse à l'*Avis concernant la déclaration des gaz à effet de serre (GES) pour 2022 et 2023* juge que l'installation ne répond pas aux critères énoncés à l'annexe 3 du présent avis pour l'année civile 2024, elle devra informer le ministre de l'Environnement que ladite installation ne répond pas à ces critères au plus tard le 2 juin 2025. Si une personne qui exploite une installation au sujet de laquelle des renseignements sont soumis pour l'année civile 2024 en réponse au présent avis détermine que l'installation ne satisfait pas à l'un des critères énoncés dans le présent avis pour l'année civile 2025, elle doit en informer le ministre de l'Environnement au plus tard le 1^{er} juin 2026.

Le ministre de l'Environnement prévoit publier les renseignements concernant les émissions totales de gaz à effet de serre par gaz et par catégorie de source par installation qui seront communiqués en réponse au présent avis. En vertu de l'article 51 de la Loi, toute personne qui fournit des renseignements en réponse au présent avis peut présenter, avec ceux-ci et en respectant la date limite de dépôt, une demande écrite de traitement confidentiel de ces renseignements pour les motifs énoncés à l'article 52 de la Loi. Les personnes qui demandent un traitement confidentiel de leurs renseignements doivent indiquer sur quels motifs de l'article 52 de la Loi se fonde leur demande. Toutefois, le ministre pourrait, conformément au paragraphe 53(3) de la Loi, décider de divulguer les renseignements communiqués en réponse au présent avis.

Toute personne visée par le présent avis doit s'y conformer. Quiconque ne se conforme pas aux exigences du présent avis sera passible d'une peine en vertu des dispositions de la Loi qui s'appliquent à l'infraction.

La directrice générale
Direction des sciences et de l'évaluation des risques
Jacqueline Gonçalves
Au nom du ministre de l'Environnement

ANNEXE 1

Gaz à effet de serre

	Greenhouse Gas	Formula	CAS Registry Number ^a	100-year Global Warming Potential (GWP) ^b
8.	HFC-43-10mee	C ₅ H ₂ F ₁₀	138495-42-8	1 650
9.	HFC-125	C ₂ HF ₅	354-33-6	3 170
10.	HFC-134	C ₂ H ₂ F ₄ (Structure: CHF ₂ CHF ₂)	359-35-3	1 120
11.	HFC-134a	C ₂ H ₂ F ₄ (Structure: CH ₂ FCF ₃)	811-97-2	1 300
12.	HFC-143	C ₂ H ₃ F ₃ (Structure: CHF ₂ CH ₂ F)	430-66-0	328
13.	HFC-143a	C ₂ H ₃ F ₃ (Structure: CF ₃ CH ₃)	420-46-2	4 800
14.	HFC-152a	C ₂ H ₄ F ₂ (Structure: CH ₃ CHF ₂)	75-37-6	138
15.	HFC-227ea	C ₃ HF ₇	431-89-0	3 350
16.	HFC-236fa	C ₃ H ₂ F ₆	690-39-1	8 060
17.	HFC-245ca	C ₃ H ₃ F ₅	679-86-7	716
18.	Perfluoromethane	CF ₄	75-73-0	6 630
19.	Perfluoroethane	C ₂ F ₆	76-16-4	11 100
20.	Perfluoropropane	C ₃ F ₈	76-19-7	8 900
21.	Perfluorobutane	C ₄ F ₁₀	355-25-9	9 200
22.	Perfluorocyclobutane	c-C ₄ F ₈	115-25-3	9 540
23.	Perfluoropentane	C ₅ F ₁₂	678-26-2	8 550
24.	Perfluorohexane	C ₆ F ₁₄	355-42-0	7 910

^a 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.

^b IPCC, 2013: *Climate Change 2013: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Fifth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change* [Stocker, T. F., D. Qin, G.-K. Plattner, M. Tignor, S. K. Allen, J. Boschung, A. Nauels, Y. Xia, V. Bex and P. M. Midgley (eds.)]. Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, 1535 pp.

Tableau 1 : Gaz à effet de serre visés par la déclaration obligatoire

	Gaz à effet de serre	Formule	Numéro d'enregistrement CAS ^a	Potentiel de réchauffement planétaire (PRP) sur 100 ans ^b
1.	Dioxyde de carbone	CO ₂	124-38-9	1
2.	Méthane	CH ₄	74-82-8	28
3.	Oxyde de diazote	N ₂ O	10024-97-2	265
4.	Hexafluorure de soufre	SF ₆	2551-62-4	23 500
5.	HFC-23	CHF ₃	75-46-7	12 400
6.	HFC-32	CH ₂ F ₂	75-10-5	677
7.	HFC-41	CH ₃ F	593-53-3	116
8.	HFC-43-10mee	C ₅ H ₂ F ₁₀	138495-42-8	1 650
9.	HFC-125	C ₂ HF ₅	354-33-6	3 170
10.	HFC-134	C ₂ H ₂ F ₄ (structure : CHF ₂ CHF ₂)	359-35-3	1 120
11.	HFC-134a	C ₂ H ₂ F ₄ (structure : CH ₂ FCF ₃)	811-97-2	1 300
12.	HFC-143	C ₂ H ₃ F ₃ (structure : CHF ₂ CH ₂ F)	430-66-0	328
13.	HFC-143a	C ₂ H ₃ F ₃ (structure : CF ₃ CH ₃)	420-46-2	4 800
14.	HFC-152a	C ₂ H ₄ F ₂ (structure : CH ₃ CHF ₂)	75-37-6	138

	Gaz à effet de serre	Formule	Numéro d'enregistrement CAS ^a	Potentiel de réchauffement planétaire (PRP) sur 100 ans ^b
15.	HFC-227ea	C ₃ HF ₇	431-89-0	3 350
16.	HFC-236fa	C ₃ H ₂ F ₆	690-39-1	8 060
17.	HFC-245ca	C ₃ H ₃ F ₅	679-86-7	716
18.	Perfluorométhane	CF ₄	75-73-0	6 630
19.	Perfluoroéthane	C ₂ F ₆	76-16-4	11 100
20.	Perfluoropropane	C ₃ F ₈	76-19-7	8 900
21.	Perfluorobutane	C ₄ F ₁₀	355-25-9	9 200
22.	Perfluorocyclobutane	c-C ₄ F ₈	115-25-3	9 540
23.	Perfluoropentane	C ₅ F ₁₂	678-26-2	8 550
24.	Perfluorohexane	C ₆ F ₁₄	355-42-0	7 910

^a 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.

^b GIEC, 2013 : *Changements climatiques 2013 : les éléments scientifiques. Contribution du Groupe de travail I au cinquième Rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat*. [Stocker, T. F., D. Qin, G.-K. Plattner, M. Tignor, S. K. Allen, J. Boschung, A. Nauels, Y. Xia, V. Bex et P. M. Midgley (dir.)]. Cambridge University Press, Cambridge, Royaume-Uni et New York, NY, États-Unis, 1535 p.

SCHEDULE 2

Definitions

The following definitions apply to this notice and its schedules:

“2006 Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) Guidelines” means the 2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories, prepared by the Intergovernmental Panel on Climate Change National Greenhouse Gas Inventories Program. [*Lignes directrices 2006 du Groupe d'expert intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre*]

“aluminium production” means primary processes that are used to manufacture aluminium from alumina, including electrolysis in prebake and Søderberg cells, anode and cathode baking for prebake cells, and green coke calcination. (*production d'aluminium*)

“ammonia production” means processes in which ammonia is manufactured from fossil-based feedstock produced by steam reforming of a hydrocarbon. This also includes processes where ammonia is manufactured through the gasification of solid and liquid raw material. (*production d'ammoniac*)

“base metal production” means the primary and secondary production processes that are used to recover copper, nickel, zinc, lead, and cobalt. Primary production includes the smelting or refining of base metals from feedstock

ANNEXE 2

Définitions

Les définitions suivantes s'appliquent au présent avis et à ses annexes :

« biomasse » Plantes ou matières végétales, déchets d'origine animale ou tout produit qui en est dérivé, notamment le bois et les produits de bois, le charbon, les résidus agricoles, la matière organique d'origine biologique dans les déchets urbains et industriels, les gaz d'enfouissement, les bioalcools, la liqueur noire, les gaz de digestion des boues, les huiles d'origine animale ou végétale. (*biomass*)

« capture de CO₂ » Capture de CO₂ à une installation intégrée qui serait autrement rejeté dans l'atmosphère ou le captage du CO₂ par captage direct dans l'air (CDA). (*CO₂ capture*)

« CO₂ récupéré » CO₂ récupéré ou capturé dans une installation de production d'hydrogène qui serait normalement utilisé en aval dans d'autres industries manufacturières dans la production sur place ou expédié aux fins de stockage permanent. (*CO₂ recovered*)

« émissions » Rejets directs vers l'atmosphère provenant de sources situées sur les lieux de l'installation. (*emissions*)

« émissions associées à l'utilisation de produits industriels » Rejets provenant de l'utilisation d'un produit dans un procédé industriel, qui n'est pas associé à une réaction

that comes primarily from ore. Secondary production processes include the recovery of base metals from various feedstock materials, such as recycled metals. Process activities may include the removal of impurities using carbonate flux reagents, the use of reducing agents to extract metals or slag cleaning, and the consumption of carbon electrodes. (*production de métaux communs*)

“*biomass*” means plants or plant materials, animal waste or any product made of either of these, including wood and wood products, charcoal, agricultural residues, biologically derived organic matter in municipal and industrial wastes, landfill gas, bio-alcohols, black liquor, sludge digestion gas and animal- or plant-derived oils. (*biomasse*)

“*bone-dry tonnes*” means biomass solids that contain zero percent (0%) moisture. (*tonnes anhydres*)

“*Canada’s 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements*” means the document titled *Canada’s Greenhouse Gas Quantification Requirements*, published by Environment and Climate Change Canada, 2023. (*Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024*)

“*carbon dioxide equivalent (CO₂ eq.)*” means a unit of measure for comparison between greenhouse gases that have different global warming potentials (GWPs).¹ [*équivalent en dioxyde de carbone (éq. CO₂)*]

“*CAS Registry Number*” means the Chemical Abstracts Service Registry Number. (*numéro d’enregistrement CAS*)

“*cement production*” means all processes used to manufacture portland, ordinary portland, masonry, pozzolanic or other hydraulic cements. (*production de ciment*)

“*CEMS*” means Continuous Emission Monitoring Systems. (*SMECE*)

“*CO₂ capture*” means the capture of CO₂, at an integrated facility that would otherwise be directly released to the atmosphere or the capture of CO₂ through Direct Air Capture (DAC). (*capture de CO₂*)

“*CO₂ emissions from biomass decomposition*” means releases of CO₂ resulting from aerobic decomposition of biomass and from the fermentation of biomass. (*émissions de CO₂ provenant de la décomposition de la biomasse*)

“*CO₂ injection*” means an activity that places captured CO₂ into a long-term geological storage site or an enhanced fossil fuel recovery operation. (*injection de CO₂*)

chimique ou physique et qui ne réagit pas dans le cadre du procédé. Cela comprend les rejets provenant de l’utilisation de SF₆, de HFC et de PFC comme gaz de couverture et les rejets provenant de l’utilisation de HFC et de PFC pour le moussage de la mousse. Ne comprend pas les émissions des PFC et HFC utilisés dans les systèmes de réfrigération et de climatisation, la production de semi-conducteurs, l’extinction d’incendie, les solvants, les aérosols ni les émissions de SF₆ utilisé dans la protection contre les explosions, la détection de fuites, les applications électroniques et l’extinction d’incendie. (*industrial product use emissions*)

« *émissions d’évacuation* » Rejets contrôlés d’un gaz de procédé ou d’un gaz résiduel, y compris les rejets de CO₂ associés à la capture, au transport, à l’injection, à l’utilisation et au stockage de CO₂. Cela comprend les rejets associés à la production d’hydrogène (associés à la production et au traitement de combustibles fossiles), les émissions de gaz de cuvelage, de gaz associé à un liquide (ou gaz en solution), de gaz de traitement, de stabilisation ou d’échappement des déshydrateurs, de gaz de couverture ainsi que les émissions des dispositifs pneumatiques utilisant le gaz naturel comme fluide de travail, de démarrage des compresseurs, des pipelines et d’autres systèmes de purge sous pression, et des boucles de contrôle des stations de mesure et de régulation. (*venting emissions*)

« *émissions de CO₂ provenant de la décomposition de la biomasse* » Rejets de CO₂ résultant de la décomposition aérobie et de la fermentation de la biomasse. (*CO₂ emissions from biomass decomposition*)

« *émissions de combustion stationnaire de combustible* » Rejets provenant de sources de combustion stationnaires, où la combustion de combustibles sert à produire de l’énergie ou du travail utile. Cela comprend les rejets provenant de la combustion de combustibles résiduels pour produire de la chaleur utile ou du travail. (*stationary fuel combustion emissions*)

« *émissions de torchage* » Rejets contrôlés de gaz au cours d’activités industrielles résultant de la combustion d’un flux gazeux ou liquide produit sur le site à des fins autres que la production de chaleur ou de travail utile. De tels rejets peuvent provenir de l’incinération de déchets du pétrole, des systèmes de prévention des émissions dangereuses (en mode pilote ou actif), des essais de puits, d’un réseau collecteur du gaz naturel, de l’exploitation d’une installation de traitement du gaz naturel, de la production de pétrole brut, de l’exploitation de pipelines, du raffinage du pétrole, de la production d’engrais chimique, ainsi que de la production d’acier. (*flaring emissions*)

« *émissions des déchets* » Rejets provenant de l’élimination de déchets à l’installation, y compris, sans s’y limiter, les rejets provenant de l’enfouissement des déchets solides, du torchage des gaz d’enfouissement et de l’incinération des déchets ou des boues d’épuration. Ne comprend pas

¹ Since many greenhouse gases (GHGs) exist and their GWPs vary, the emissions are added in a common unit, CO₂ equivalent. To express GHG emissions in units of CO₂ equivalent, the quantity of a given GHG (expressed in units of mass) is multiplied by its GWP. GWPs are listed in Table 1 of this notice.

“CO₂ recovered” means the recovery or capture of CO₂ at a hydrogen production facility that would typically be delivered for downstream use in other manufacturing industries, used in on-site production or sent to permanent storage. (*CO₂ récupéré*)

“CO₂ storage” means storage of CO₂ in a long-term geological formation. (*stockage de CO₂*) “CO₂ transport system” means a system transporting captured CO₂ by any mode. (*système de transport de CO₂*)

“CO₂ utilization” means the usage of captured CO₂ in products or processes with a goal of long-term removal from the atmosphere, including CO₂ injection at an enhanced fossil fuel recovery operation. (*utilisation de CO₂*)

“cogeneration unit” means a fuel combustion device which simultaneously generates electricity and either heat or steam. (*unité de cogénération*)

“Continuous Emission Monitoring Systems” means the complete equipment for sampling, conditioning, and analyzing emissions or process parameters and for recording data. (*Systèmes de mesure et d’enregistrement en continu des émissions*)

“CSM” means cyclohexane-soluble matter. (*MSC*)

“electricity generating unit” means any device that combusts solid, liquid, or gaseous fuel for the purpose of producing electricity either for sale or for use on site. This includes cogeneration units, but excludes portable or emergency generators that have less than 50 kW in nameplate generating capacity or that generate less than 2 MWh during the reporting year. (*unité de production d’électricité*)

“emissions” means direct releases to the atmosphere from sources that are located at the facility. (*émissions*)

“enhanced fossil fuel recovery operation” means enhanced oil recovery, enhanced natural gas recovery and enhanced coal bed methane recovery. (*opération améliorée de récupération des combustibles fossiles*)

“ethanol production” means processes that produce grain ethanol for the use in industrial applications or as a fuel. (*production d’éthanol*)

“facility” means an integrated facility, a pipeline transportation system, or an offshore installation. (*installation*)

“flaring emissions” means controlled releases of gases from industrial activities, from the combustion of a gas or liquid stream produced at the facility, the purpose of which is not to produce useful heat or work. This includes releases from waste petroleum incineration; hazardous emission prevention systems (in pilot or active mode); well testing; natural gas gathering systems; natural gas processing plant operations; crude oil production;

les émissions dues à la combustion de combustibles résiduaires pour produire de la chaleur ou du travail utile ni les émissions de CO₂ produites par la combustion de biomasse. (*waste emissions*)

« *émissions des eaux usées* » Rejets provenant des eaux usées et du traitement des eaux usées à l’installation. Cela comprend, mais sans s’y limiter, les émissions issues du torchage des gaz captés provenant du traitement des eaux usées. Ne comprend pas les émissions de CO₂ produites par la combustion de biomasse ou par l’incinération des boues d’épuration (voir la définition de « émissions des déchets »). (*wastewater emissions*)

« *émissions dues aux fuites* » Rejets accidentels et les fuites de gaz provenant de la production et du traitement des combustibles fossiles; du transport et de la distribution; des batteries de fours à coke pour le fer et l’acier; de la capture, du transport, de l’injection, de l’utilisation et du stockage (infrastructure) de CO₂. (*leakage emissions*)

« *émissions fugitives* » Rejets provenant de l’évacuation, du torchage ou de fuites de gaz venant de la production et de la transformation de combustibles fossiles; de fours à coke pour le fer et l’acier; des installations de capture, de transport, d’injection, de l’utilisation et de stockage de CO₂. (*fugitive emissions*)

« *émissions liées au transport sur le site* » Rejets provenant de la machinerie utilisée pour le transport ou le déplacement sur le site de substances, de matières, d’équipement ou de produits entrant dans le procédé de production à une installation intégrée. Cela comprend les rejets par les véhicules sans permis pour une utilisation sur la voie publique. (*on-site transportation emissions*)

« *émissions liées aux procédés industriels* » Rejets provenant d’un procédé industriel comportant des réactions chimiques ou physiques, et dont le but premier est de produire un produit, plutôt que de la chaleur ou du travail utile. Ne comprend pas l’évacuation provenant de la production d’hydrogène associée à la production et à la transformation de combustibles fossiles. (*industrial process emissions*)

« *équivalent en dioxyde de carbone (ég. CO₂)* » Unité de mesure utilisée pour faire la comparaison des gaz à effet de serre dont le potentiel de réchauffement planétaire (PRP) est différent¹. [*carbon dioxide equivalent (CO₂ eq.)*]

« *Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024* » Document intitulé *Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre*

¹ Comme il existe de nombreux gaz à effet de serre (GES) et que leur PRP varie, les émissions sont additionnées selon une unité commune, soit en équivalent CO₂. Pour exprimer les émissions de GES en unités d’équivalent CO₂, la quantité d’un GES donné (en unités de masse) est multipliée par le PRP lui correspondant. Les PRP sont indiqués dans le tableau 1 du présent avis.

pipeline operations; petroleum refining; chemical fertilizer production; steel production. (*émissions de torchage*)

“*fossil fuel production and processing*” means the exploration, extraction, processing including refining and upgrading, transmission, storage and use of solid, liquid or gaseous petroleum, coal or natural gas fuels, or any other fuels derived from these sources. (*production et transformation de combustibles fossiles*)

“*fugitive emissions*” means releases from venting, flaring or leakage of gases from fossil fuel production and processing; iron and steel coke oven batteries; CO₂ capture, transport, injection, utilization and storage infrastructure. (*émissions fugitives*)

“*GHGs*” means greenhouse gases referred to in column 1 of Table 1 of Schedule 1. (*GES*)

“*GWP*” means global warming potential. (*PRP*)

“*HFCs*” means hydrofluorocarbons listed in items 5 to 17 of column 1 of Table 1 of Schedule 1. (*HFC*)

“*hydrogen production*” means processes that produce hydrogen gas by steam hydrocarbon reforming, partial oxidation of hydrocarbons, or other transformation of hydrocarbon feedstock. This activity may occur at bitumen upgraders; petroleum refineries; chemical plants; fertilizer plants; stand-alone industrial gas producers and, where needed, for purification or synthesis of substances. (*production d'hydrogène*)

“*industrial process emissions*” means releases from an industrial process that involves a chemical or physical reaction, the primary purpose of which is to produce a product, as opposed to useful heat or work. This does not include venting from hydrogen production associated with fossil fuel production and processing. (*émissions liées aux procédés industriels*)

“*industrial product use emissions*” means releases from the use of a product, in an industrial process, that is not involved in a chemical or physical reaction and does not react in the process. This includes releases from the use of SF₆, HFCs and PFCs as cover gases, and the use of HFCs and PFCs in foam blowing. This does not include releases of PFCs and HFCs used in refrigeration, air conditioning, semiconductor production, fire extinguishing, solvents, aerosols and releases of SF₆ used in explosion protection, leak detection, electronic applications and fire extinguishing. (*émissions associées à l'utilisation de produits industriels*)

“*integrated facility*” means all buildings, equipment, structures, on site transportation machinery, and stationary items that are located on a single site, on multiple sites or between multiple sites that are owned or operated by the same person or persons and that function as a single

du Canada, publié par Environnement et Changement climatique Canada, 2023. (*Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements*)

« *exploitation minière* » L'extraction, l'enrichissement ou toute autre préparation de minéraux métalliques et non métalliques, y compris le charbon. (*mining*)

« *fuites en surface* » Émissions de CO₂ provenant des formations géologiques servant au stockage à long terme du CO₂. (*surface leakage*)

« *gazoducs* » Tous les gazoducs appartenant à un propriétaire unique ou exploités par un exploitant unique dans une province ou un territoire qui assurent le transport ou la distribution du CO₂ ou du gaz naturel transformé, ainsi que toutes les installations connexes, y compris les ensembles de mesure et les installations de stockage, mais à l'exception des usines de chevauchement ou autres installations de transformation. (*pipeline transportation system*)

« *GES* » Gaz à effet de serre mentionnés dans la colonne 1 du tableau 1 de l'annexe 1. (*GHGs*)

« *HFC* » Hydrofluorocarbures mentionnés aux articles 5 à 17 de la colonne 1 du tableau 1 de l'annexe 1. (*HFCs*)

« *injection de CO₂* » Injection de CO₂ capturé dans un site de stockage géologique à long terme ou dans le cadre d'une opération de récupération de combustible fossile améliorée. (*CO₂ injection*)

« *installation* » Installation intégrée, réseau de transport par pipeline, installation extracôtière. (*facility*)

« *installation extracôtière* » Plateforme de forage, plateforme ou navire de production extracôtiers, ou installation sous-marine qui sont rattachés ou fixés au plateau continental du Canada et servant à l'exploitation pétrolière ou gazière. (*offshore installation*)

« *installation intégrée* » Tous les bâtiments, équipements, structures, engins de transport sur place et éléments stationnaires situés sur un seul site, sur plusieurs sites, ou répartis entre plusieurs sites qui appartiennent à la même personne (ou aux mêmes personnes) ou sont exploités par elle(s) et qui fonctionnent comme un seul site intégré. Les « installations intégrées » excluent les voies publiques. (*integrated facility*)

« *Lignes directrices 2006 du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre* » Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre, préparées par le Programme pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre. [*2006 Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) Guidelines*]

integrated site. “Integrated facility” excludes public roads. (*installation intégrée*)

“*iron and steel production*” means primary iron and steel production processes, secondary steelmaking processes, iron production processes, coke oven battery production processes, iron ore pellet firing processes, or iron and steel powder processes. (*production de fer et d’acier*)

“*leakage emissions*” means accidental releases and leaks of gases from fossil fuel production and processing, transmission and distribution; iron and steel coke oven batteries; CO₂ capture, transport, injection, utilization and storage infrastructure. (*émissions dues aux fuites*)

“*lime production*” means all processes that are used to manufacture a lime product by calcination of limestone or other calcareous materials. (*production de chaux*)

“*mining*” means the mining, beneficiating or otherwise preparing metallic and non-metallic minerals, including coal. (*exploitation minière*)

“*NAICS*” means the North American Industry Classification System. (*SIAN*)

“*nitric acid production*” means the use of one or more trains to produce weak nitric acid that is 30 to 70 percent in strength. A nitric acid train produces weak nitric acid through the catalytic oxidation of ammonia followed by the absorption of nitrogen oxides by water. The absorber tail gas contains unabsorbed nitrogen oxides, including nitrous oxide emissions that may be reduced by abatement technologies. (*production d’acide nitrique*)

“*offshore installation*” means an offshore drilling unit, production platform or ship, or sub-sea installation that is attached or anchored to the continental shelf of Canada in connection with the exploitation of oil or natural gas. (*installation extracôtière*)

“*on-site transportation emissions*” means releases from machinery used for the transport or movement of substances, materials, equipment or products that are used in the production process at an integrated facility. This includes releases from vehicles without public road licences. (*émissions liées au transport sur le site*)

“*petroleum refining*” means processes used to produce gasoline, aromatics, kerosene, distillate fuel oils, residual fuel oils, lubricants, asphalt, or other products through the refining of crude oil or through redistillation, cracking, rearrangement or reforming of unfinished petroleum derivatives. This includes catalytic cracking units; fluid coking units; delayed coking units; catalytic reforming units; coke calcining units; asphalt blowing operations; blowdown systems; storage tanks; process equipment components (i.e. compressors, pumps, valves, pressure relief devices, flanges, and connectors) in gas service;

« *MSC* » Matière soluble dans le cyclohexane. (*CSM*)

« *numéro d’enregistrement CAS* » Numéro d’enregistrement du Chemical Abstracts Service. (*CAS Registry Number*)

« *opération améliorée de récupération des combustibles fossiles* » Récupération améliorée de pétrole, de gaz naturel ou de méthane de houille. (*enhanced fossil fuel recovery operation*)

« *PFC* » Perfluorocarbures mentionnés aux articles 18 à 24 de la colonne 1 du tableau 1 de l’annexe 1. (*PFCs*)

« *production d’acide nitrique* » Utilisation d’un ou de plusieurs circuits pour produire de l’acide nitrique faible d’une concentration de 30 à 70 %. Un circuit d’acide nitrique produit de l’acide nitrique faible par oxydation catalytique de l’ammoniac, suivie de l’absorption des oxydes d’azote par l’eau. Les gaz résiduels de l’absorbeur contiennent des oxydes d’azote non absorbés, y compris des émissions d’oxydes nitreux qui peuvent être réduites par des technologies de réduction. (*nitric acid production*)

« *production d’aluminium* » Procédés primaires utilisés pour fabriquer de l’aluminium à partir d’alumine, comprenant l’électrolyse dans les cuves à anodes précuites et cellules d’électrolyse de Søderberg, la cuisson d’anodes et de cathodes pour les cuves à anodes précuites et la calcination de coke vert. (*aluminium production*)

« *production d’ammoniac* » Procédés par lesquels l’ammoniac est fabriqué à partir d’une matière première d’origine fossile produite par reformage à la vapeur d’un hydrocarbure. Cela comprend également les procédés où l’ammoniac est fabriqué par gazéification de matières premières solides et liquides. (*ammonia production*)

« *production d’éthanol* » Procédés qui produisent de l’éthanol à partir de céréales pour l’utilisation dans des applications industrielles ou comme carburant. (*ethanol production*)

« *production d’hydrogène* » Procédés qui produisent de l’hydrogène gazeux par reformage à la vapeur d’hydrocarbures, oxydation partielle d’hydrocarbures ou une autre transformation de matières premières à base d’hydrocarbures. Cette activité peut se produire dans les usines de valorisation du bitume, les raffineries de pétrole, les usines chimiques, les usines d’engrais, les unités autonomes de production de gaz industriel et ailleurs, au besoin, pour la purification ou la synthèse de substances. (*hydrogen production*)

« *production de chaux* » Tous les procédés utilisés pour fabriquer un produit à base de chaux par calcination de calcaire ou d’autres matériaux calcaires. (*lime production*)

« *production de ciment* » Tout procédé utilisé pour la fabrication de divers types de ciment : portland, portland

marine vessel, barge, tanker truck, and similar loading operations; flares; sulphur recovery plants; and non-merchant hydrogen plants that are owned or under the direct control of the refinery owner and operator. This does not include facilities that distill only pipeline transmix or produce lubricants, asphalt paving, roofing, and other saturated materials using already refined petroleum products. (*raffinage de pétrole*)

“PFCs” means perfluorocarbons listed in items 18 to 24 of column 1 of Table 1 of Schedule 1. (*PFC*)

“*pipeline transportation system*” means all pipelines that are owned or operated by the same person within a province or territory that transport/distribute CO₂ or processed natural gas and their associated installations, including meter sets and storage installations but excluding straddle plants or other processing installations. (*gazoducs*)

“*pulp and paper production*” means separating cellulose fibres from other materials in fibre sources to produce pulp, paper and paper products. This includes converting paper into paperboard products, or operating coating and laminating processes. (*production de pâtes et papiers*)

“*reporting company*” means a person who operates one or more facilities that meet the reporting criteria as set out in Schedule 3 of this notice. (*société déclarante*)

“*stationary fuel combustion emissions*” means releases from stationary fuel combustion sources, in which fuel is burned for the purpose of producing useful heat or work. This includes releases from the combustion of waste fuels to produce useful heat or work. (*émissions de combustion stationnaire de combustible*)

“*stationary fuel combustion sources*” means devices that combust solid, liquid, gaseous, or waste fuel for the purpose of producing useful heat or work. This includes boilers, electricity generating units, cogeneration units, combustion turbines, engines, incinerators, process heaters, and other stationary combustion devices, but does not include emergency flares. (*sources de combustion stationnaires*)

“*surface leakage*” means CO₂ emitted from geological formations used for long-term storage of CO₂. (*fuites en surface*)

“*venting emissions*” means controlled releases of a process or waste gas, including releases of CO₂ associated with CO₂ capture, transport, injection, utilization and storage; from hydrogen production associated with fossil fuel production and processing; of casing gas; of gases associated with a liquid or a solution gas; of treater, stabilizer or dehydrator off-gas; of blanket gases; from pneumatic devices which use natural gas as a driver; from compressor start-ups, pipelines and other blowdowns; from metering and regulation station control loops. (*émissions d'évacuation*)

ordinaire, maçonnerie, pouzzolanique ou autres ciments hydrauliques. (*cement production*)

« *production de fer et d'acier* » Procédés de production primaire de fer et d'acier, les procédés secondaires de production d'acier, les procédés de production de fer, les procédés de production de batteries de fours à coke, les procédés de cuisson de boulettes de fer et les procédés avec poudre de fer et d'acier. (*iron and steel production*)

« *production de métaux communs* » Procédés de production primaires et secondaires utilisés pour récupérer le cuivre, le nickel, le zinc, le plomb et le cobalt. La production primaire comprend la fusion ou l'affinage des métaux communs à partir de matières premières provenant principalement de minerais. Les procédés de production secondaire comprennent la récupération des métaux communs à partir de diverses matières premières, notamment les métaux recyclés. Les activités liées à ces procédés peuvent comprendre l'élimination des impuretés à l'aide de flux de réactifs carbonatés, l'utilisation d'agents réducteurs pour extraire les métaux ou nettoyer le laitier, et la consommation d'électrodes de carbone. (*base metal production*)

« *production de pâtes et papiers* » Séparation des fibres de cellulose des autres matières dans les sources de fibres pour produire de la pâte, du papier et des produits du papier. Cela comprend la transformation du papier en produits de carton ou l'utilisation de procédés de couchage ou de contrecollage. (*pulp and paper production*)

« *production et transformation de combustibles fossiles* » L'exploration, l'extraction, la transformation (raffinage, valorisation), la transmission, le stockage et l'utilisation des combustibles de pétrole solide, liquide ou gazeux, de charbon ou de gaz naturel ou de tout autre combustible provenant de ces sources. (*fossil fuel production and processing*)

« *PRP* » Potentiel de réchauffement planétaire. (*GWP*)

« *raffinage de pétrole* » Procédés servant à produire de l'essence, des substances aromatiques, du kérosène, du mazout distillé, du mazout résiduel, des lubrifiants, de l'asphalte ou d'autres produits par le raffinage du pétrole brut ou par la redistillation, le craquage, le réaménagement ou le reformage de dérivés de pétrole non finis. Cela comprend les unités de craquage catalytique; les unités de cokéfaction en lit fluidisé; les unités de cokéfaction retardée; les unités de reformage catalytique; les unités de calcination du coke; les opérations de soufflage d'asphalte; les systèmes de purge; les réservoirs de stockage; les composants d'équipement de traitement (c'est-à-dire compresseurs, pompes, valves et soupapes, dispositifs de protection contre la surpression, brides et connecteurs) dans le secteur du gaz; les opérations de chargement des navires, des barges, des camions-citernes et autres opérations similaires; les unités de torchage; les usines de récupération du soufre et les usines d'hydrogène non

“*waste emissions*” means releases that result from waste disposal activities at a facility including, but not limited to, landfilling of solid waste, flaring of landfill gas, and waste or sewage sludge incineration. This does not include releases from the combustion of waste fuels to produce useful heat or work, or releases of CO₂ from biomass combustion. (*émissions des déchets*)

“*wastewater emissions*” means releases resulting from wastewater and wastewater treatment at a facility. This includes, but is not limited to, releases from flaring of captured gas from wastewater treatment. It does not include releases of CO₂ from biomass combustion or incineration of sewage sludge (see definition for Waste emissions). (*émissions des eaux usées*)

marchand qui sont la propriété ou sous le contrôle direct du propriétaire et de l’exploitant de la raffinerie. Cela ne comprend pas les installations qui distillent uniquement le contaminat des pipelines ou qui produisent des lubrifiants, des pavages d’asphalte, des toitures d’asphalte et d’autres matériaux saturés utilisant des produits de pétrole déjà raffinés. (*petroleum refining*)

« *SCIAN* » Système de classification des industries de l’Amérique du Nord. (*NAICS*)

« *SMECE* » Systèmes de mesure et enregistrement en continu des émissions. (*CEMS*)

« *société déclarante* » Personne physique ou morale exploitant une ou plusieurs installations atteignant le seuil de déclaration défini à l’annexe 3 du présent avis. (*reporting company*)

« *sources de combustion stationnaires* » Dispositifs qui brûlent des combustibles solides, liquides, gazeux ou résiduels afin de produire de la chaleur ou du travail utile. Cela comprend les chaudières, les groupes électrogènes, les unités de cogénération, les turbines à combustion, les moteurs, les incinérateurs, les appareils de chauffage industriels et tout autre dispositif de combustion stationnaire. Ne comprend pas les fusées éclairantes. (*stationary fuel combustion sources*)

« *stockage de CO₂* » Stockage de CO₂ injecté dans un site de stockage géologique à long terme. (*CO₂ storage*)

« *système de transport de CO₂* » Système utilisant n’importe quel mode pour transporter du CO₂ capturé. (*CO₂ transport system*)

« *Systèmes de mesure et d’enregistrement en continu des émissions* » Équipement d’échantillonnage, de traitement et d’analyse des émissions ou des paramètres d’exploitation et d’enregistrement des données. (*Continuous Emission Monitoring Systems*)

« *tonnes anhydres* » Biomasse solide qui ne contient aucune humidité (0 %). (*bone-dry tonnes*)

« *unité de cogénération* » Dispositif de combustion de combustibles qui génère simultanément de l’électricité et de la chaleur ou de la vapeur. (*cogeneration unit*)

« *unité de production d’électricité* » Tout dispositif qui brûle du combustible solide, liquide ou gazeux dans le but de produire de l’électricité soit pour être vendue, soit pour être utilisée sur place. Cela comprend les unités de cogénération. Cela ne comprend pas les génératrices portables ou de secours (moins de 50 kW de capacité selon la plaque signalétique ou celles qui génèrent moins de 2 MWh durant l’année de déclaration). (*electricity generating unit*)

SCHEDULE 3

Reporting criteria

1. This notice applies to any person who operates

(a) a facility that emits 10 000 tonnes of carbon dioxide equivalent or more (the “reporting threshold”) of GHGs in the 2024 calendar year, the 2025 calendar year or in both calendar years;

(b) a facility that emits 10 000 tonnes of carbon dioxide equivalent or more (the “reporting threshold”) of GHGs in the 2024 calendar year, the 2025 calendar year or in both calendar years and meets both of the criteria listed in subparagraphs (i) and (ii) below:

(i) The facility is classified under any of the following [North American Industry Classification System \(NAICS\)](#) codes:

212
221112
221119
221330
322
324110
324121
325120
325190
325313
327310
327410
331110
331313
331410
331490

(ii) The facility is engaged in any of the following activities:

- a. mining,
- b. ethanol production,
- c. lime production,
- d. cement production,
- e. aluminium production,

« *utilisation de CO₂* » Utilisation du CO₂ capté dans des produits ou des procédés dans le but de le retirer de l’atmosphère à long terme, y compris l’injection de CO₂ dans le cadre d’une opération de récupération assistée de combustibles fossiles. (*CO₂ utilization*)

ANNEXE 3

Critères de déclaration

1. Le présent avis s’applique à quiconque exploite une des installations suivantes :

a) une installation qui émet 10 000 tonnes d’équivalent de dioxyde de carbone ou plus (le « seuil de déclaration ») de GES au cours de l’année civile 2024, de l’année civile 2025 ou des deux années civiles;

b) une installation qui émet 10 000 tonnes d’équivalent de dioxyde de carbone ou plus (le « seuil de déclaration ») de GES au cours de l’année civile 2024, de l’année civile 2025 ou des deux années civiles, et qui répond aux deux critères énumérés dans les sous-alinéas (i) et (ii) ci-dessous :

(i) L’installation est classifiée selon l’un des codes du [Système de classification des industries de l’Amérique du Nord \(SCIAN\)](#) suivants :

212
221112
221119
221330
322
324110
324121
325120
325190
325313
327310
327410
331110
331313
331410
331490

(ii) L’installation exerce l’une des activités suivantes :

- a. l’exploitation minière,
- b. la production d’éthanol,
- c. la production de chaux,
- d. la production de ciment,

- f. iron and steel production,
- g. electricity and heat generation,
- h. ammonia production,
- i. nitric acid production,
- j. hydrogen production,
- k. petroleum refining,
- l. pulp and paper production,
- m. base metal production; or

(c) a facility engaged in CO₂ capture, CO₂ transport, CO₂ injection, CO₂ utilization or CO₂ storage in the 2024 calendar year, the 2025 calendar year or in both calendar years.

2. Any person who operates a facility described in this notice shall determine whether the facility meets or exceeds the reporting threshold referred to in paragraph 1(a) or (b) using the following equation and the steps described in paragraphs 2(a) to 2(c):

$$\text{Total Emissions (in CO}_2 \text{ eq.)} = \sum_i (E_{\text{CO}_2} \times \text{GWP}_{\text{CO}_2})_i + \sum_i (E_{\text{CH}_4} \times \text{GWP}_{\text{CH}_4})_i + \sum_i (E_{\text{N}_2\text{O}} \times \text{GWP}_{\text{N}_2\text{O}})_i + \sum_i (E_{\text{HFC}} \times \text{GWP}_{\text{HFC}})_i + \sum_i (E_{\text{PFC}} \times \text{GWP}_{\text{PFC}})_i + \sum_i (E_{\text{SF}_6} \times \text{GWP}_{\text{SF}_6})_i$$

Where:

E = total emissions, from all activities occurring at the facility, of a particular GHG in calendar year 2024 or 2025, expressed in tonnes

GWP = global warming potential of the particular GHG

i = each emission source

(a) determine the quantity of CO₂ eq. by multiplying the GWP of a particular GHG by the quantity of the particular GHG (as shown in the equation above);

(b) exclude CO₂ emissions from the combustion of biomass in the determination of total emissions; and

(c) exclude CO₂ emissions from biomass decomposition in the determination of total emissions.

3. Any person who operates a facility that is engaged in more than one activity described in paragraph 1(b) shall report emissions for each activity separately, but shall determine whether the facility meets or exceeds the

- e. la production d'aluminium,
- f. la production de fer et d'acier,
- g. la production d'électricité et de chaleur,
- h. la production d'ammoniac,
- i. la production d'acide nitrique,
- j. la production d'hydrogène,
- k. le raffinage du pétrole,
- l. la production de pâtes et papiers,
- m. la production de métaux communs;

c) une installation qui s'est livrée à des activités de captage, de transport, d'injection, d'utilisation ou de stockage de CO₂ au cours de l'année civile 2024, de l'année civile 2025 ou des deux années civiles.

2. Quiconque exploite une installation décrite dans le présent avis doit déterminer si l'installation atteint ou dépasse le seuil de déclaration mentionné à l'un des alinéas 1a) ou b) en utilisant l'équation ci-dessous et en suivant les étapes décrites aux alinéas 2a) à 2c) :

$$\text{Émissions totales (en éq. CO}_2 \text{)} = \sum_i (E_{\text{CO}_2} \times \text{PRP}_{\text{CO}_2})_i + \sum_i (E_{\text{CH}_4} \times \text{PRP}_{\text{CH}_4})_i + \sum_i (E_{\text{N}_2\text{O}} \times \text{PRP}_{\text{N}_2\text{O}})_i + \sum_i (E_{\text{HFC}} \times \text{PRP}_{\text{HFC}})_i + \sum_i (E_{\text{PFC}} \times \text{PRP}_{\text{PFC}})_i + \sum_i (E_{\text{SF}_6} \times \text{PRP}_{\text{SF}_6})_i$$

Où :

E = émissions totales d'un GES particulier, provenant de l'ensemble des activités à l'installation, au cours des années civiles 2024 ou 2025, exprimées en tonnes

PRP = potentiel de réchauffement planétaire du GES particulier

i = chaque source d'émission

a) déterminer la quantité d'éq. CO₂ en multipliant le PRP d'un GES particulier par la quantité du GES particulier (comme le montre l'équation ci-dessus);

b) exclure les émissions de CO₂ résultant de la combustion de la biomasse dans la détermination des émissions totales;

c) exclure les émissions de CO₂ résultant de la décomposition de la biomasse dans la détermination des émissions totales.

3. Quiconque exploite une installation qui se livre à plus d'une activité visée à l'alinéa 1b) doit communiquer séparément les émissions pour chaque activité, mais doit déterminer si l'installation atteint ou dépasse le seuil de

reporting threshold by adding emissions from all activities undertaken at the facility.

4. If the person who operates a facility described in section 1 changes during the calendar years for which this notice applies, the facility operator on December 31, of either of those calendar years, shall comply with the present notice. If facility operations terminate during a calendar year for which this notice applies, the last facility operator shall comply with the present notice for the portion of the year during which the operations occurred.

SCHEDULE 4

Reportable administrative information

1. Any person who operates a facility described in Schedule 3 of this notice shall, for each facility, submit the following information:

- (a) the reporting company's legal and trade name, its federal business number assigned by the Canada Revenue Agency and its Dun and Bradstreet (D-U-N-S) number, if any;
- (b) the facility name and the address of its physical location;
- (c) the latitude and longitude coordinates of the facility, for facilities other than a pipeline transportation system and CO₂ transport system;
- (d) the six-digit North American Industry Classification System (NAICS) Canada code;
- (e) the National Pollutant Release Inventory (NPRI) identification number, if any;
- (f) the name, position, mailing and civic address, email address and telephone number of the person submitting the information that is required under this notice;
- (g) the name, position, mailing address, email address and telephone number of a public contact, if any;
- (h) the name, position, mailing and civic address, email address and telephone number of the authorized signing officer signing the Statement of Certification; and
- (i) the legal names of the Canadian parent companies of the operator, if any, their civic address, their percentage of ownership of the operator, where available, their federal business number and their Dun and Bradstreet (D-U-N-S) number, if any.

déclaration en additionnant les émissions de l'ensemble des activités exercées à l'installation.

4. Si la personne qui exploite une installation visée à l'article 1 change au cours des années civiles pour lesquelles le présent avis s'applique, l'exploitant de l'installation au 31 décembre de l'une ou l'autre de ces années civiles doit se conformer au présent avis. Si l'exploitation de l'installation prend fin au cours de l'année civile pour laquelle le présent avis s'applique, le dernier exploitant de l'installation doit se conformer au présent avis pour la partie de l'année pendant laquelle l'exploitation a eu lieu.

ANNEXE 4

Informations administratives à communiquer

1. Quiconque exploite une installation visée à l'annexe 3 du présent avis doit, pour chaque installation, communiquer les renseignements qui suivent :

- a) la dénomination sociale et commerciale de la société déclarante, son numéro d'entreprise fédéral attribué par l'Agence du revenu du Canada et son numéro Dun et Bradstreet (D-U-N-S), le cas échéant;
- b) le nom de l'installation et l'adresse de son emplacement;
- c) les coordonnées (latitude et longitude) de l'installation, sauf pour les gazoducs et les systèmes de transport de CO₂;
- d) le code à six chiffres du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord (SCIAN) Canada;
- e) le numéro d'identification de l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP), le cas échéant;
- f) le nom, le poste, l'adresse postale et municipale, l'adresse électronique et le numéro de téléphone de la personne qui communique les renseignements exigés par le présent avis;
- g) le nom, le poste, l'adresse postale, l'adresse électronique et le numéro de téléphone d'une personne-ressource pour le public, le cas échéant;
- h) le nom, le poste, l'adresse postale et municipale, l'adresse électronique et le numéro de téléphone de l'administrateur autorisé qui signe l'attestation de certification;
- i) les dénominations sociales des sociétés mères canadiennes de l'exploitant, le cas échéant, leur adresse municipale, le pourcentage de leur participation dans l'exploitant, s'il y a lieu, leur numéro d'entreprise fédéral et leur numéro Dun et Bradstreet (D-U-N-S), le cas échéant.

2. The information required by this notice must be accompanied by a Statement of Certification, signed by an authorized officer, indicating that the information submitted is true, accurate and complete.

SCHEDULE 5

Basic reporting requirements

1. This schedule applies to any person who operates a facility described in paragraph 1(a) or 1(b) of Schedule 3 of this notice.

2. Any person subject to this schedule shall, for each GHG, submit the following information:

(a) the total quantity of CO₂, CH₄ and N₂O emissions expressed in tonnes in each of the following source categories: stationary fuel combustion emissions, industrial process emissions, industrial product use emissions, venting emissions, flaring emissions, leakage emissions, on-site transportation emissions, waste emissions, and wastewater emissions (shown in Table 2);

(b) the total quantity of CH₄ and N₂O emissions expressed in tonnes from biomass combustion under the stationary fuel combustion emissions source category if the biomass is being burned to produce energy, or under the waste emissions source category in the case of waste incineration and landfill gas flaring processes;

(c) the total quantity of CO₂ emissions expressed in tonnes from biomass combustion; and

(d) the total quantity of SF₆ emissions and of each HFC and PFC emissions expressed in tonnes under the industrial process emissions and industrial product use emissions source categories.

3. Any person subject to this schedule shall

(a) not account for CO₂ emissions from biomass combustion in the total emissions of the facility;

(b) not account for CO₂ emissions from biomass decomposition;

(c) account for the total quantity of GHG emissions from coke oven batteries in iron and steel manufacturing under the stationary fuel combustion (fuel use for

2. Les renseignements communiqués aux termes du présent avis sont accompagnés d'une déclaration de certification, signée par un administrateur autorisé, indiquant que les renseignements fournis sont véridiques, exacts et complets.

ANNEXE 5

Exigences de base en matière de déclaration

1. La présente annexe s'applique à quiconque exploite une installation décrite aux alinéas 1a) ou 1b) de l'annexe 3 du présent avis.

2. Quiconque est visé par la présente annexe doit, pour chacun des GES, communiquer les renseignements qui suivent :

a) la quantité totale d'émissions de CO₂, de CH₄ et de N₂O exprimée en tonnes pour chacune des catégories suivantes : les émissions de combustion stationnaire de combustible, les émissions liées aux procédés industriels, les émissions associées à l'utilisation de produits industriels, les émissions d'évacuation, les émissions de torchage, les émissions dues aux fuites, les émissions liées au transport sur le site, les émissions des déchets et les émissions des eaux usées figurant dans le tableau 2;

b) la quantité totale d'émissions de CH₄ et de N₂O, exprimée en tonnes, provenant de la combustion de biomasse dans la catégorie des émissions de combustion stationnaire de combustible si la biomasse est brûlée pour produire de l'énergie, ou dans la catégorie des émissions de déchets dans le cas des procédés d'incinération de déchets et de torchage des gaz d'enfouissement;

c) la quantité totale d'émissions de CO₂ exprimée en tonnes, produites par la combustion de biomasse;

d) la quantité totale d'émissions de SF₆, ainsi que de chaque HFC et de chaque PFC, exprimée en tonnes, dans les catégories des émissions liées aux procédés industriels et des émissions associées à l'utilisation de produits industriels.

3. Quiconque est visé par la présente annexe doit :

a) ne pas tenir compte des émissions de CO₂ provenant de la combustion de la biomasse dans le total des émissions de l'installation;

b) ne pas tenir compte des émissions de CO₂ résultant de la décomposition de la biomasse;

c) tenir compte de la quantité totale d'émissions de GES des batteries de four à coke utilisées dans la

the production of coke), flaring and leakage emissions source categories;² and

(d) account for the total quantity of GHG emissions from hydrogen production as part of fossil fuel production and processing under the venting emissions source category.³

4. Any person subject to this schedule, and to whom any of Schedules 6 to 18 of this notice apply, shall use the methods described in the applicable schedules to produce the information that the person must submit under this schedule, with the following exceptions:

(a) If the person is also subject to the *Output-Based Pricing System Regulations*, the operator may use the methods described in those Regulations, where applicable, to produce the information;

(b) If the person is also subject to Alberta's *Specified Gas Reporting Regulation*, the operator may use the methods described in those Regulations that are referred to in the appropriate sections of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements; and

(c) Where the applicable schedules do not describe a method for a specific emission source, one of the methods described in section 5 shall be used.

5. Any person subject to this schedule, and to whom none of Schedules 6 through 18 of this notice apply, shall

(a) use methods that are consistent with the 2006 Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories to produce the information that the person submits under this schedule; and

(b) identify the methods used to determine the quantities reported under paragraphs 2(a), 2(b), 2(c) and 2(d) of this schedule, chosen from monitoring or direct measurement, mass balance, emission factors, engineering estimates, or Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements.

production de fer et d'acier dans les catégories des émissions de combustion stationnaire de combustible (utilisation de combustible pour la production de coke), des émissions de torçage et des émissions dues aux fuites²;

d) tenir compte de la quantité totale des émissions de GES de la production d'hydrogène dans le cadre de la production et de la transformation de combustibles fossiles dans la catégorie des émissions d'évacuation³.

4. Quiconque est visé par la présente annexe, et à qui l'une des annexes 6 à 18 du présent avis s'applique, doit utiliser les méthodes décrites dans l'annexe qui s'applique pour produire les renseignements qui doivent être communiqués aux termes de la présente annexe, sauf dans les cas suivants :

a) Si la personne est également visée par le *Règlement sur le système de tarification fondé sur le rendement*, elle peut utiliser les méthodes décrites dans ce règlement, le cas échéant, pour produire les renseignements;

b) Si la personne est également visée par le *Specified Gas Reporting Regulation* de l'Alberta, elle peut utiliser les méthodes décrites dans ce règlement qui sont aussi décrites dans les sections appropriées des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024;

c) Lorsque l'annexe qui s'applique ne décrit pas de méthode pour une source d'émissions précise, une des méthodes visées à l'article 5 doit être utilisée.

5. Quiconque est visé par la présente annexe, et à qui aucune des annexes 6 à 18 du présent avis ne s'applique, doit :

a) utiliser des méthodes conformes aux Lignes directrices 2006 du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre pour produire les renseignements à communiquer aux termes de la présente annexe;

b) déclarer les méthodes utilisées pour déterminer les quantités communiquées aux termes des alinéas 2a), 2b), 2c) et 2d) de la présente annexe, choisies parmi la surveillance ou la mesure directe, le bilan massique, les coefficients d'émission, les estimations techniques ou les Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024.

² This distinction is in accordance with that provided by the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). Source: IPCC 2006, [2006 IPCC Guidelines for National Greenhouse Gas Inventories](#).

³ Ibid.

² Cette distinction est conforme à celle du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC). Source : GIEC 2006, [Lignes directrices 2006 du GIEC pour les inventaires nationaux de gaz à effet de serre](#).

³ Ibid.

SCHEDULE 6**CO₂ capture, CO₂ transport, CO₂ injection, CO₂ storage and CO₂ utilization reporting requirements**

1. This schedule applies to any person who operates a facility described in paragraph 1(c) of Schedule 3 of this notice.

2. Any person subject to this schedule shall use section 1 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity of CO₂

(a) exiting each CO₂ capture site, expressed in tonnes (t);

(b) captured domestically within Canada, entering each CO₂ transport system, expressed in tonnes (t);

(c) imported from outside Canada, entering each CO₂ transport system, expressed in tonnes (t);

(d) exiting each CO₂ transport system, expressed in tonnes (t);

(e) entering each long-term geologic storage site, expressed in tonnes (t);

(f) injected at each long-term geologic storage site, expressed in tonnes (t);

(g) entering each enhanced fossil fuel recovery operation, expressed in tonnes (t);

(h) injected at each enhanced fossil fuel recovery operation, expressed in tonnes (t); and

(i) utilized in products or processes, other than for enhanced fossil fuel recovery, expressed in tonnes (t).

3. Any person subject to this schedule shall, for paragraph 2(i), report the product or process in which CO₂ is utilized.

4. Any person subject to this schedule shall use section 1 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the

(a) annual mass of material transferred, expressed in tonnes (t), if using the mass flow method;

(b) annual weighted average density of volumetric flow of material transferred with density expressed in kilograms per cubic metre (kg/m³), temperature expressed

ANNEXE 6**Exigences de déclarations relatives au CO₂ : capture, transport, injection, utilisation et stockage**

1. La présente annexe s'applique à quiconque exploite une installation décrite à l'alinéa 1c) de l'annexe 3 du présent avis.

2. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser la section 1 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquez la quantité annuelle totale de CO₂ qui :

a) sort de chaque site de capture de CO₂, exprimée en tonnes (t);

b) est capturée à l'intérieur du Canada et entre dans chaque système de transport de CO₂, exprimée en tonnes (t);

c) est importée de l'extérieur du Canada et entre dans chaque système de transport de CO₂, exprimée en tonnes (t);

d) sort de chaque système de transport de CO₂, exprimée en tonnes (t);

e) entre dans chaque site de stockage géologique à long terme, exprimée en tonnes (t);

f) est injectée dans chaque site de stockage géologique à long terme, exprimée en tonnes (t);

g) entre dans chaque opération améliorée de récupération des combustibles fossiles, exprimée en tonnes (t);

h) est injectée dans chaque opération améliorée de récupération des combustibles fossiles, exprimée en tonnes (t).

i) est utilisée dans des produits ou des processus, autre que pour la récupération assistée des combustibles fossiles, exprimée en tonnes (t).

3. Quiconque est visé par la présente annexe doit, aux fins de l'alinéa 2i), déclarer le produit ou le procédé dans lequel le CO₂ est utilisé.

4. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser la section 1 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer ce qui suit :

a) la masse annuelle de matières transférées, exprimée en tonnes (t) si la méthode du débit massique est utilisée;

b) la densité moyenne pondérée annuelle du débit volumique de matières transférées, exprimée en

in degrees Celsius (°C) and pressure expressed in kilopascals (kPa), if using the volumetric flow method;

(c) annual weighted average CO₂ concentration in the volumetric flow or mass flow, expressed as a mass fraction; and

(d) method used to determine the quantities and parameters reported under section 2.

5. Any person subject to this schedule shall use section 1 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity, expressed in tonnes (t), of CO₂ leakage emissions from equipment and infrastructure used for

(a) CO₂ capture;

(b) CO₂ transport;

(c) CO₂ injection at a long-term geological storage site;

(d) CO₂ injection at enhanced fossil fuel recovery operations;

(e) CO₂ utilization in products or processes, other than for enhanced fossil fuel recovery; and

(f) the method used to determine the quantities and parameters reported under paragraphs 5(a), (b), (c), (d) and (e).

6. Any person subject to this schedule shall report the total annual quantity, expressed in tonnes (t), of CO₂ surface leakage from each long-term geological storage site and enhanced fossil fuel recovery operation.

7. Any person subject to this schedule shall use section 1 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity, expressed in tonnes (t), of CO₂ venting emissions from equipment and infrastructure used for

(a) CO₂ capture;

(b) CO₂ transport;

(c) CO₂ injection at a long-term geological storage site;

(d) CO₂ injection at enhanced fossil fuel recovery operations; and

(e) CO₂ utilization in products or processes, other than for enhanced fossil fuel recovery.

kilogrammes par mètre cube (kg/m³), la température exprimée en degrés Celsius (°C) et la pression exprimée en kilopascals (kPa) si la méthode du débit volumétrique est utilisée;

c) la concentration moyenne pondérée annuelle de CO₂ dans le débit volumétrique ou le débit massique, exprimée sous la forme d'une fraction massique;

d) la méthode utilisée pour déterminer les quantités et les paramètres visés à l'article 2.

5. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser la section 1 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale, exprimée en tonnes (t), d'émissions dues aux fuites de CO₂ provenant de l'équipement et de l'infrastructure utilisés aux fins suivantes :

a) la capture de CO₂;

b) le transport de CO₂;

c) l'injection de CO₂ dans un site de stockage géologique à long terme;

d) l'injection de CO₂ dans une opération améliorée de récupération des combustibles fossiles;

e) l'utilisation de CO₂ dans les produits ou les procédés, autre que pour la récupération assistée des combustibles fossiles;

f) la méthode utilisée pour déterminer les quantités et les paramètres déclarés aux alinéas 5a), b), c), d) et e) ci-dessus.

6. Quiconque est visé par la présente annexe doit communiquer la quantité annuelle totale, exprimée en tonnes (t), de fuites en surface de CO₂ provenant de chaque site de stockage géologique à long terme et de toute opération améliorée de récupération des combustibles fossiles.

7. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser la section 1 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale, exprimée en tonnes (t), des émissions d'évacuation de CO₂ provenant de l'équipement et de l'infrastructure utilisés aux fins suivantes :

a) la capture de CO₂;

b) le transport de CO₂;

c) l'injection de CO₂ dans un site de stockage géologique à long terme;

d) l'injection de CO₂ dans une opération améliorée de récupération des combustibles fossiles;

SCHEDULE 7**Fuel combustion and flaring reporting requirements**

1. This schedule applies to any person who operates a facility described in paragraph 1(b) of Schedule 3 of this notice.

2. Any person subject to this schedule and whose facility is classified under NAICS 221112 shall use section 2 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity, expressed in tonnes (t), of CO₂, CH₄ and N₂O emissions, by fuel type and source, from

- (a) each electricity generating unit;
- (b) heat and steam generation;
- (c) all other stationary fuel combustion;
- (d) on-site transportation; and
- (e) flaring.

3. Any person subject to this schedule who is not subject to section 2 of this schedule shall use section 2 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity, expressed in tonnes (t), of CO₂, CH₄ and N₂O emissions, by fuel type and source, from

- (a) electricity generation;
- (b) heat and steam generation;
- (c) all other stationary fuel combustion;
- (d) on-site transportation; and
- (e) flaring.

4. Any person subject to this schedule shall report the methods used to quantify each greenhouse gas under section 2 and section 3 of this schedule, by fuel type and source.

5. Any person subject to this schedule who operates a facility with stacks monitored by CEMS may use the annual emissions data from CEMS to report the total emissions from fuel combustion of CO₂, CH₄ and N₂O. The person

e) l'utilisation de CO₂ dans les produits ou les procédés, autre que pour la récupération assistée des combustibles fossiles.

ANNEXE 7**Exigences de déclaration relatives à la combustion de combustibles et au torchage**

1. La présente annexe s'applique à quiconque exploite une installation décrite à l'alinéa 1b) de l'annexe 3 du présent avis.

2. Quiconque est visé par la présente annexe et qui exploite une installation classée selon le code SCIAN 221112 doit utiliser la section 2 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale, exprimée en tonnes (t), d'émissions de CO₂, de CH₄ et de N₂O par type et source de combustible pour :

- a) chaque unité de production d'électricité;
- b) la production de chaleur et de vapeur;
- c) toute autre combustion stationnaire de combustible;
- d) le transport sur le site;
- e) le torchage.

3. Quiconque est visé par la présente annexe et n'est pas assujéti à l'article 2 de la présente annexe doit utiliser la section 2 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale, exprimée en tonnes (t), d'émissions de CO₂, de CH₄ et de N₂O par type et source de combustible pour :

- a) la production d'électricité;
- b) la production de chaleur et de vapeur;
- c) toute autre combustion stationnaire de combustible;
- d) le transport sur le site;
- e) le torchage.

4. Quiconque est visé par la présente annexe doit communiquer les méthodes utilisées pour quantifier les émissions de chaque gaz à effet de serre mentionnées aux articles 2 et 3 de la présente annexe, par type et par source de combustible.

5. Quiconque est visé par la présente annexe et exploite une installation pourvue d'une ou de plusieurs cheminées surveillées par des SMECE peut utiliser les données sur les émissions annuelles des SMECE pour communiquer

shall report their fuel information by fuel type, in accordance with sections 6 and 7 below.

6. Any person subject to this schedule shall, for each fuel used under section 2 and section 3, report the

- (a) gaseous quantities, expressed in cubic metres (m³) or in megajoules (MJ);
- (b) solid quantities, expressed in tonnes (t), for coal by rank and by country, province and state of origin; and
- (c) liquid quantities, expressed in kilolitres (kl) or in megajoules (MJ).

7. Any person subject to this schedule shall, for each fuel used under section 2 and section 3, report the annual measured and weighted

- (a) higher heating value following Equation 2-26 in section 2 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements, expressed in megajoules (MJ) higher heating value per unit of fuel consumed for all methods, except when applying Equation 2-2, Equation 2-4, Equation 2-11, Equation 2-19 or Equation 2-21 to calculate CO₂ emissions for that fuel use;
- (b) carbon content following Equation 2-27 in section 2 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements, expressed in kilograms of carbon per unit of fuel consumed, when using CEMS or the variable fuels or flaring methods (except when applying Equation 2-9, Equation 2-11, Equation 2-20 and for fuels identified in Table 2-3);
- (c) temperature, expressed in degrees Celsius (°C), and pressure, expressed in kilopascals (kPa), for gaseous quantities;
- (d) moisture content, expressed as a percentage (%), for solid quantities; and
- (e) CH₄ and N₂O emission factors, when using the facility-specific emission factors measured directly or provided by the fuel supplier or equipment manufacturers, expressed in grams per unit of fuel.

8. Any person subject to this schedule shall, for each fuel used under section 2 and section 3, report the default CO₂, CH₄ and N₂O emission factors, when using values presented in Table 2-1 to Table 2-12 and in Equation 2-20,

les émissions totales de CO₂, de CH₄ et de N₂O provenant de la combustion de combustibles. La personne doit communiquer les renseignements sur les combustibles par type de combustible conformément aux articles 6 et 7 ci-dessous.

6. Quiconque est visé par la présente annexe doit, pour chaque combustible visé par les articles 2 et 3, communiquer ce qui suit :

- a) les quantités de gaz, exprimées en mètres cubes (m³) ou en mégajoules (MJ);
- b) les quantités de solides, exprimées en tonnes (t), pour le charbon, par qualité et par pays, province ou État d'origine;
- c) les quantités de liquides, exprimées en kilolitres (kl) ou en mégajoules (MJ).

7. Quiconque est visé par la présente annexe doit, pour chaque combustible utilisé en vertu des articles 2 et 3, communiquer les quantités annuelles mesurées et pondérées suivantes :

- a) le pouvoir calorifique supérieur, selon l'équation 2-26 de la section 2 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024, exprimé en mégajoules (MJ) de pouvoir calorifique supérieur par unité de combustible pour toutes les méthodes, sauf quand les équations 2-2, 2-4, 2-11, 2-19 ou 2-21 s'appliquent au calcul des émissions de CO₂ pour cette utilisation des combustibles;
- b) la teneur en carbone, selon l'équation 2-27 de la section 2 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2022, exprimée en kilogrammes de carbone par unité de combustible, si on utilise des SMECE ou les méthodes des combustibles de composition variable ou de torchage (sauf quand les équations 2-9, 2-11 ou 2-20 s'appliquent et pour les combustibles indiqués dans le tableau 2-3);
- c) la température, exprimée en degrés Celsius (°C), et la pression, exprimée en kilopascals (kPa), pour les quantités de gaz;
- d) la teneur en humidité, exprimée en pourcentage (%), pour les quantités de solides;
- e) les facteurs d'émissions de CH₄ et de N₂O, quand on utilise les facteurs d'émission propres à l'installation, mesurés directement ou fournis par les fabricants de l'équipement ou le fournisseur du combustible, exprimés en gramme par unité de combustible.

8. Quiconque est visé par la présente annexe doit, pour chaque combustible utilisé en vertu des articles 2 et 3, communiquer les coefficients d'émissions par défaut de CO₂, de CH₄ et de N₂O, quand on utilise les valeurs indiquées

Equation 2-22 and Equation 2-23 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements.

9. Any person subject to this schedule shall report, for each fuel, the combustion oxidation factor when applied and provide supporting documentation used in its derivation.

10. Any person subject to this schedule shall, for steam used to quantify emissions under section 2 and section 3 above, report the

- (a) steam quantities expressed in tonnes (t);
- (b) quantity, expressed in tonnes (t), and type of each biomass fuel combusted;
- (c) CO₂, CH₄ and N₂O emission factors expressed in kilograms of CO₂, CH₄ and N₂O/megajoules (MJ) of steam or kilograms of CO₂, CH₄ and N₂O/tonnes (t) of steam; and
- (d) the measured temperature, expressed in degrees Celsius (°C), the measured pressure expressed in kilopascals (kPa) and the ratio of the boiler's design rated heat input capacity to its design rated steam output capacity, expressed in megajoules (MJ)/tonnes of steam, if using the steam default emission factor method.

11. Any person subject to this schedule and whose facility is classified under NAICS 221112 shall report the annual quantities of

- (a) gross electricity generated on-site by each electricity generating unit, expressed in megawatt-hours (MWh);
- (b) electricity sold off-site, expressed in megawatt-hours (MWh);
- (c) electricity lost on-site, expressed in megawatt-hours (MWh); and
- (d) electricity purchased, expressed in megawatt-hours (MWh).

12. Any person subject to this schedule who is not subject to section 11 above shall report the annual quantities of

- (a) gross electricity generated on-site, expressed in megawatt-hours (MWh);
- (b) electricity sold off-site by type of client (industrial, institutional, commercial or residential), expressed in megawatt-hours (MWh);
- (c) electricity lost on-site, expressed in megawatt-hours (MWh); and

dans les tableaux 2-1 à 2-12 et dans les équations 2-20, 2-22 et 2-23 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024.

9. Quiconque est visé par la présente annexe doit communiquer, pour chaque combustible, le facteur d'oxydation du combustible lorsqu'il est appliqué et fournir la documentation à l'appui utilisée pour son calcul.

10. Quiconque est visé par la présente annexe doit, pour la vapeur utilisée pour quantifier les émissions visées aux articles 2 et 3, communiquer ce qui suit :

- a) les quantités de vapeur exprimées en tonnes (t);
- b) la quantité, exprimée en tonnes (t) et le type de chaque combustible brûlé extrait de la biomasse;
- c) les coefficients d'émissions de CO₂, de CH₄ et de N₂O, exprimés en kilogrammes de CO₂, de CH₄ ou de N₂O/mégajoules (MJ) de vapeur ou en kilogrammes de CO₂, de CH₄ ou de N₂O/tonnes (t) de vapeur;
- d) la température mesurée, exprimée en degrés Celsius (°C), la pression mesurée, exprimée en kilopascals (kPa), et le rapport entre la capacité nominale d'apport de chaleur de la chaudière et la capacité nominale de production de vapeur exprimée en mégajoules (MJ)/tonnes de vapeur, si on utilise la méthode du coefficient d'émission de vapeur par défaut.

11. Quiconque est visé par la présente annexe dont l'installation est classée sous le code SCIAN 221112 doit communiquer les quantités annuelles :

- a) d'électricité brute produite sur place par chaque unité de production d'électricité, exprimée en mégawatts-heures (MWh);
- b) d'électricité vendue hors site, exprimée en mégawatts-heures (MWh);
- c) d'électricité perdue sur place, exprimée en mégawatts-heures (MWh);
- d) d'électricité achetée, exprimée en mégawatts-heures (MWh).

12. Quiconque est visé par la présente annexe et n'est pas assujéti à l'article 2 ci-dessus doit communiquer les quantités annuelles :

- a) d'électricité brute produite sur place, exprimée en mégawatts-heures (MWh);
- b) d'électricité vendue hors site par type de client (industriel, institutionnel, commercial ou résidentiel), exprimée en mégawatts-heures (MWh);
- c) d'électricité perdue sur place, exprimée en mégawatts-heures (MWh);

(d) electricity purchased, expressed in megawatt-hours (MWh).

13. Any person subject to this schedule who operates one or more co-generators or purchases or sells steam or heat shall report the annual quantities of

(a) gross steam and heat generated on-site, expressed in megajoules (MJ);

(b) gross steam and heat used to generate electricity on-site, expressed in megajoules (MJ);

(c) steam and heat sold off-site by type of client (industrial, institutional, commercial or residential), expressed in megajoules (MJ); and

(d) steam and heat purchased, expressed in megajoules (MJ).

14. Any person subject to section 11, section 12 and section 13 of this schedule shall use methods conforming to the *Weights and Measures Act* to measure the reported annual quantities purchased and sold.

15. Any person subject to this schedule shall submit documentation describing the methodology used, when

(a) developing equipment-specific on-site transportation emission factors, as directed in section 2.A.1a(3) of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements;

(b) determining the mass of biomass combusted for premixed fuels containing biomass and fossil fuels, as directed in section 2.A.4 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements; or

(c) developing facility or equipment-specific CH₄ and N₂O emission factors, as directed in section 2.B(3) of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements.

16. Any person subject to this schedule, who obtains from a supplier or performs fuel sampling, analysis and consumption measurement, as outlined in section 2.D of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements, shall submit documents supporting and summarizing fuel quantity, carbon content and higher heating value for all sampling and measurement periods. This must include, where applicable, tables of values for each fuel and measurement period, laboratory reports, and any other relevant documentation.

d) d'électricité achetée, exprimée en mégawatts-heures (MWh).

13. Quiconque est visé par la présente annexe et exploite un ou plusieurs systèmes de cogénération ou achète ou vend de la vapeur ou de la chaleur doit communiquer les quantités annuelles :

a) de vapeur et de chaleur brutes générées sur place, exprimées en mégajoules (MJ);

b) de vapeur et de chaleur brutes utilisées pour produire de l'électricité sur place, exprimées en mégajoules (MJ);

c) de vapeur et de chaleur vendues hors site par type de client (industriel, institutionnel, commercial ou résidentiel), exprimées en mégajoules (MJ);

d) de vapeur et de chaleur achetées, exprimées en mégajoules (MJ).

14. Quiconque est visé par les articles 11, 12 et 13 de la présente annexe doit utiliser des méthodes conformes à la *Loi sur les poids et mesures* pour mesurer les quantités annuelles achetées et vendues déclarées.

15. Quiconque est visé par la présente annexe doit soumettre des documents décrivant la méthode utilisée pour :

a) établir les coefficients d'émission liés au transport sur le site propres à l'équipement, tel qu'il est indiqué à la section 2.A.1a(3) des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024;

b) déterminer la masse de biomasse brûlée pour les combustibles prémélangés contenant des combustibles provenant de la biomasse et des combustibles fossiles, tel qu'il est indiqué à la section 2.A.4 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024;

c) établir des facteurs d'émission de CH₄ ou de N₂O propres à l'installation ou à l'équipement, tel qu'il est indiqué à la section 2.B(3) des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024.

16. Quiconque est visé par la présente annexe et effectue l'échantillonnage, l'analyse et la mesure de la consommation de combustible, ou obtient les résultats de ces activités d'un fournisseur, comme indiqué à la section 2.D des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024, doit présenter des documents à l'appui résumant la quantité de combustible, la teneur en carbone et le pouvoir calorifique supérieur pour toutes les périodes d'échantillonnage et de mesure. Cela doit inclure, le cas échéant, des tableaux de valeurs pour chaque combustible et période de mesure, des rapports de laboratoire et toute autre documentation pertinente.

17. Any person subject to this schedule is not required to report fuels and their associated emissions when the sum of CO₂, CH₄ and N₂O emissions (excluding CO₂ from biomass), in CO₂ eq., from the combustion of one or more of these fuels does not exceed 0.5% of the total facility GHG emissions from all fuels combusted (excluding CO₂ from biomass combustion).

18. Any person subject to this schedule is not required to report flaring emissions when the sum of CO₂, CH₄ and N₂O emissions, in CO₂ eq., from these flares does not exceed 0.5% of the facility total flaring GHG emissions, or 0.05% of the facility total combustion GHG emissions, whichever is larger.

SCHEDULE 8

Lime production reporting requirements

1. This schedule applies to any person who operates a facility described in subparagraph 1(b)(ii)c. of Schedule 3 of this notice. For fuel combustion and flaring emissions, the person shall report using Schedule 7 of this notice. For lime kilns at pulp and paper facilities, the person shall report using Schedule 17 of this notice.

2. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 3 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the

- (a) total annual quantity of CO₂ emissions from lime production, expressed in tonnes (t);
- (b) total monthly quantity of lime, by lime type, expressed in tonnes (t);
- (c) monthly plant-specific emission factor, by lime type, expressed in tonnes of CO₂/tonnes of lime;
- (d) monthly calcium oxide (CaO) content of lime, by lime type, expressed in tonnes of CaO/tonnes of lime;
- (e) monthly magnesium oxide (MgO) content of lime, by lime type, expressed in tonnes of MgO/tonnes of lime;
- (f) total quarterly quantity of calcined by-products/wastes, by calcined by-product/waste type, expressed in tonnes (t);
- (g) quarterly plant-specific emission factor of calcined by-products/wastes, by calcined by-product/waste

17. Quiconque est visé par la présente annexe n'est pas tenu de communiquer les combustibles et les émissions qui y sont associées si la somme des émissions de CO₂, de CH₄ et de N₂O (excluant le CO₂ provenant de la biomasse), exprimée en éq. CO₂, provenant de la combustion d'un ou de plusieurs de ces combustibles ne dépasse pas 0,5 % des émissions totales de GES provenant de tous les combustibles brûlés (excluant le CO₂ provenant de la combustion de biomasse) de l'installation.

18. Quiconque est visé par la présente annexe n'est pas tenu de communiquer les émissions de torchage lorsque la somme des émissions de CO₂, de CH₄ et de N₂O, en éq. CO₂, provenant des torchères ne dépasse pas 0,5 % des émissions totales de GES de l'installation issues du torchage ou 0,05 % des émissions totales de GES de l'installation issues de la combustion, selon la plus élevée de ces valeurs.

ANNEXE 8

Exigences de déclaration pour la production de chaux

1. La présente annexe s'applique à quiconque exploite une installation décrite au sous-alinéa 1b)(ii)c. de l'annexe 3 du présent avis. Pour les émissions dues à la combustion de combustibles et au torchage, la personne doit communiquer les émissions selon l'annexe 7 du présent avis. Pour les fours à chaux des usines de pâtes et papiers, la personne doit communiquer les émissions selon l'annexe 17 du présent avis.

2. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre à la section 3 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer ce qui suit :

- a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂ associées à la production de chaux, exprimée en tonnes (t);
- b) la quantité mensuelle totale de chaux, par type de chaux, exprimée en tonnes (t);
- c) le coefficient d'émission mensuel propre à l'usine, par type de chaux, exprimé en tonnes de CO₂/tonnes de chaux;
- d) la teneur mensuelle en oxyde de calcium (CaO) de la chaux, par type de chaux, exprimée en tonnes de CaO/tonnes de chaux;
- e) la teneur mensuelle en oxyde de magnésium (MgO) de chaux, par type de chaux, exprimée en tonnes de MgO/tonnes de chaux;
- f) la quantité trimestrielle totale de sous-produits/déchets calcinés, par type de sous-produit/déchet calciné, exprimée en tonnes (t);

type, expressed in tonnes of CO₂/tonnes of by-product/waste;

(h) quarterly weighted average calcium oxide (CaO) content of calcined by-products/wastes, by calcined by-product/waste type, expressed in tonnes of CaO/tonnes of by-product/waste; and

(i) quarterly weighted average magnesium oxide (MgO) content of calcined by-products/wastes, by calcined by-product/waste type, expressed in tonnes of MgO/tonnes of by-product/waste.

3. Any person subject to this schedule who uses data from CEMS to report emissions, must report

(a) Emissions information required under paragraph 2(a). This shall not include the emissions information specified for CEMS in Schedule 7 of this notice; and

(b) Production information required under paragraphs 2(b) and 2(f).

4. Any person subject to this schedule shall report the methods used to quantify emissions.

SCHEDULE 9

Cement production reporting requirements

1. This schedule applies to any person who operates a facility described in subparagraph 1(b)(ii)d. of Schedule 3 of this notice. For fuel combustion and flaring emissions, the person shall report using Schedule 7 of this notice.

2. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 4 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the

(a) total annual quantity of CO₂ emissions from clinker production, expressed in tonnes (t);

(b) total monthly quantity of clinker, expressed in tonnes (t);

(c) monthly plant-specific emission factor of clinker, expressed in tonnes of CO₂/tonnes of clinker;

(d) monthly calcium oxide (CaO) content of clinker, expressed in tonnes of CaO/tonnes of clinker;

(e) monthly magnesium oxide (MgO) content of clinker, expressed in tonnes of MgO/tonnes of clinker;

g) le coefficient d'émission trimestriel propre à l'usine pour les sous-produits/déchets calcinés, par type de sous-produit/déchet calciné, exprimé en tonnes de CO₂/tonnes de sous-produits/déchets;

h) la teneur moyenne pondérée trimestrielle en oxyde de calcium (CaO) des sous-produits/déchets calcinés, par type de sous-produit/déchet calciné, exprimée en tonnes de CaO/tonnes de sous-produits/déchets;

i) la teneur moyenne pondérée trimestrielle en oxyde de magnésium (MgO) des sous-produits/déchets calcinés, par type de sous-produit/déchet calciné, exprimée en tonnes de MgO/tonnes de sous-produits/déchets.

3. Quiconque est visé par la présente annexe et utilise les données des SMECE pour communiquer les émissions doit communiquer ce qui suit :

a) les renseignements sur les émissions exigés à l'alinéa 2a). Cela ne comprend pas les renseignements sur les émissions précisés pour les SMECE à l'annexe 7 du présent avis;

b) les renseignements sur la production exigés aux alinéas 2b) et 2f).

4. Quiconque est visé par la présente annexe doit communiquer les méthodes utilisées pour quantifier les émissions.

ANNEXE 9

Exigences de déclaration pour la production de ciment

1. La présente annexe s'applique à quiconque exploite une installation décrite au sous-alinéa 1b)(ii)d. de l'annexe 3 du présent avis. Pour les émissions dues à la combustion de combustibles et au torchage, la personne doit communiquer les émissions selon l'annexe 7 du présent avis.

2. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 4 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer ce qui suit :

a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂ dues à la production de clinker, exprimée en tonnes (t);

b) la quantité mensuelle totale de clinker, exprimée en tonnes (t);

c) le coefficient d'émission mensuel du clinker, propre à l'usine, exprimé en tonnes de CO₂/tonnes de clinker;

d) la teneur mensuelle en oxyde de calcium (CaO) du clinker, exprimée en tonnes de CaO/tonnes de clinker;

- (f) monthly non-calcined calcium oxide (CaO) content of clinker, expressed in tonnes of CaO/tonnes of clinker;
- (g) monthly non-calcined magnesium oxide (MgO) content of clinker, expressed in tonnes of MgO/tonnes of clinker;
- (h) total annual quantity of CO₂ emissions from organic carbon oxidation, expressed in tonnes (t);
- (i) total annual quantity of raw material consumption, expressed in tonnes (t);
- (j) annual weighted average organic carbon content in raw material consumption, expressed in tonnes of carbon (C)/tonnes of raw material consumption;
- (k) total annual quantity of CO₂ emissions from cement kiln dust (CKD) not recycled back to the kiln, expressed in tonnes (t);
- (l) total quarterly quantity of CKD not recycled back to the kiln, expressed in tonnes (t);
- (m) quarterly plant-specific emission factor of CKD not recycled back to the kiln, expressed in tonnes of CO₂/tonnes of CKD;
- (n) quarterly calcium oxide (CaO) content of CKD not recycled back to the kiln, expressed in tonnes of CaO/tonnes of CKD;
- (o) quarterly magnesium oxide (MgO) content of CKD not recycled back to the kiln, expressed in tonnes of MgO/tonnes of CKD;
- (p) quarterly non-calcined calcium oxide (CaO) content of CKD not recycled back to the kiln, expressed in tonnes of CaO/tonnes of CKD; and
- (q) quarterly non-calcined magnesium oxide (MgO) content of CKD not recycled back to the kiln, expressed in tonnes of MgO/tonnes of CKD.
- e) la teneur mensuelle en oxyde de magnésium (MgO) du clinker, exprimée en tonnes de MgO/tonnes de clinker;
- f) la teneur mensuelle en oxyde de calcium (CaO) non calciné du clinker, exprimée en tonnes de CaO/tonnes de clinker;
- g) la teneur mensuelle en oxyde de magnésium (MgO) non calciné du clinker, exprimée en tonnes de MgO/tonnes de clinker;
- h) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂ résultant de l'oxydation du carbone organique, exprimée en tonnes (t);
- i) la quantité annuelle totale de matières premières consommées, exprimée en tonnes (t);
- j) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone organique des matières premières consommées, exprimée en tonnes de carbone (C)/tonnes de matières premières consommées;
- k) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂ dues aux poussières de four de cimenterie non recyclées dans le four, exprimée en tonnes (t);
- l) la quantité trimestrielle totale de poussières de four de cimenterie non recyclées dans le four, exprimée en tonnes (t);
- m) le coefficient d'émission trimestriel propre à l'usine pour les poussières de four de cimenterie non recyclées dans le four, exprimé en tonnes de CO₂/tonnes de poussières de four de cimenterie;
- n) la teneur trimestrielle en oxyde de calcium (CaO) des poussières de four de cimenterie non recyclées dans le four, exprimée en tonnes de CaO/tonnes de poussières de four de cimenterie;
- o) la teneur trimestrielle en oxyde de magnésium (MgO) des poussières de four de cimenterie non recyclées dans le four, exprimée en tonnes de MgO/tonnes de poussières de four de cimenterie;
- p) la teneur trimestrielle en oxyde de calcium (CaO) non calciné des poussières de four de cimenterie non recyclées dans le four, exprimée en tonnes de CaO/tonnes de poussières de four de cimenterie;
- q) la teneur trimestrielle en oxyde de magnésium (MgO) non calciné des poussières de four de cimenterie non recyclées dans le four, exprimée en tonnes de MgO/tonnes de poussières de four de cimenterie.

3. Any person subject to this schedule who uses data from CEMS to report emissions, must report

(a) Emissions information required under paragraphs 2(a), 2(h), and 2(k). This shall not include the emissions information specified for CEMS in Schedule 7 of this notice; and

(b) Production information required under paragraphs 2(b), 2(i), and 2(l).

4. Any person subject to this schedule shall report the methods used to quantify emissions.

SCHEDULE 10

Aluminum production reporting requirements

1. This schedule applies to any person who operates a facility described in subparagraph 1(b)(ii)e. of Schedule 3 of this notice. For fuel combustion and flaring emissions, the person shall report using Schedule 7 of this notice.

2. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 5.A.1 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the

(a) total annual quantity of CO₂ emissions from pre-baked anode consumption, expressed in tonnes (t);

(b) annual anode consumption, expressed in tonnes of anodes/tonnes of liquid aluminium production;

(c) annual weighted average sulphur content of pre-baked anodes, expressed in kilograms of sulphur (S)/kilograms of prebaked anodes; and

(d) annual weighted average ash content of prebaked anodes, expressed in kilograms of ash/kilograms of prebaked anodes.

3. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 5.A.2 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the

(a) total annual quantity of CO₂ emissions from anode consumption from Søderberg electrolysis cells, expressed in tonnes (t);

(b) total annual quantity of CSM emissions, expressed in tonnes, or the International Aluminium Institute

3. Quiconque est visé par la présente annexe et utilise les données des SMECE pour communiquer les émissions doit communiquer ce qui suit :

a) les renseignements sur les émissions exigés aux alinéas 2a), 2h) et 2k). Cela ne comprend pas les renseignements sur les émissions précisés pour les SMECE à l'annexe 7 du présent avis;

b) les renseignements sur la production exigés aux alinéas 2b), 2i) et 2l).

4. Quiconque est visé par la présente annexe doit communiquer les méthodes utilisées pour quantifier les émissions.

ANNEXE 10

Exigences de déclaration pour la production d'aluminium

1. La présente annexe s'applique à quiconque exploite une installation décrite au sous-alinéa 1b)(ii)e. de l'annexe 3 du présent avis. Pour les émissions dues à la combustion de combustibles et au torchage, la personne doit communiquer les émissions selon l'annexe 7 du présent avis.

2. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 5.A.1 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer ce qui suit :

a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂ provenant de la consommation d'anodes précuites, exprimée en tonnes (t);

b) la consommation annuelle d'anodes, exprimée en tonnes d'anodes/tonnes d'aluminium liquide produit;

c) la teneur moyenne annuelle pondérée en soufre des anodes précuites, exprimée en kilogrammes de soufre (S)/kilogrammes d'anodes précuites;

d) la teneur moyenne annuelle pondérée en cendres des anodes précuites, exprimée en kilogrammes de cendres/kilogrammes d'anodes précuites.

3. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 5.A.2 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer ce qui suit :

a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂ résultant de la consommation d'anodes provenant des cellules d'électrolyse de Søderberg, exprimée en tonnes (t);

b) la quantité annuelle totale d'émissions de MSC, exprimée en tonnes, ou le coefficient utilisé par

factor used, expressed in kilograms of CSM/tonnes of liquid aluminium;

(c) total annual anode paste consumption, expressed in tonnes of paste/tonnes of liquid aluminium;

(d) annual average content of pitch or other binding agent in paste, expressed in kilograms of pitch or other binding agent/kilograms of paste;

(e) annual average sulphur content in pitch or other binding agent, expressed in kilograms of S/kilograms of pitch or other binding agent;

(f) annual average ash content in pitch or other binding agent, expressed in kilograms of ash/kilograms of pitch or other binding agent;

(g) annual average hydrogen content in pitch or other binding agent, expressed in kilograms of H₂/kilograms of pitch or other binding agent, or the International Aluminium Institute factor used;

(h) annual average sulphur content in calcinated coke, expressed in kilograms of S/kilograms of calcinated coke;

(i) annual average ash content in calcinated coke, expressed in kilograms of ash/kilograms of calcinated coke; and

(j) annual average carbon content in dust from Søderberg electrolysis cells, expressed in kilograms of C/kilograms of liquid aluminium, or a value of 0.

4. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 5.A.3 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity of CO₂ emissions from anode and cathode baking, expressed in tonnes (t).

5. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 5.A.4 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the

(a) total annual quantity of CO₂ emissions from packing material consumption, expressed in tonnes (t);

(b) annual packing material consumption, expressed in tonnes of packing material/tonnes of baked anodes or cathodes;

(c) total annual quantity of baked anodes and cathodes removed from furnace, expressed in tonnes (t);

l'Institut international de l'aluminium, exprimé en kilogrammes de MSC/tonnes d'aluminium liquide;

c) la consommation annuelle totale de pâte anodique, exprimée en tonnes de pâte/tonnes d'aluminium liquide;

d) la teneur annuelle moyenne en brai ou en autre agent liant dans la pâte, exprimée en kilogrammes de brai ou d'un autre agent liant/kilogrammes de pâte;

e) la teneur moyenne annuelle en soufre du brai ou d'un autre agent liant, exprimée en kilogrammes de S/kilogrammes de brai ou d'un autre agent liant;

f) la teneur moyenne annuelle en cendres du brai ou d'un autre agent liant, exprimée en kilogrammes de cendre/kilogrammes de brai ou d'un autre agent liant;

g) la teneur moyenne annuelle en hydrogène du brai ou d'un autre agent liant, exprimée en kilogrammes de H₂/kilogrammes de brai ou d'un autre agent liant, ou le coefficient utilisé par l'Institut international de l'aluminium;

h) la teneur moyenne annuelle en soufre du coke calciné, exprimée en kilogrammes de S/kilogrammes de coke calciné;

i) la teneur moyenne annuelle en cendres du coke calciné, exprimée en kilogrammes de cendres/kilogrammes de coke calciné;

j) la teneur moyenne annuelle en carbone des poussières provenant des cellules d'électrolyse de Søderberg, exprimée en kilogrammes de C/kilogrammes d'aluminium liquide ou une valeur de 0.

4. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 5.A.3 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂ dues à la cuisson des anodes et des cathodes, exprimée en tonnes (t).

5. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 5.A.4 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer ce qui suit :

a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂ résultant de la consommation de matériaux d'emballage, exprimée en tonnes (t);

b) la consommation annuelle de matériaux d'emballage, exprimée en tonnes de matériaux d'emballage/tonnes d'anodes ou de cathodes cuites;

(d) annual weighted average ash content of packing material, expressed in kilograms of ash/kilograms of packing material; and

(e) annual weighted average sulphur content of packing material, expressed in kilograms of S/kilograms of packing material.

6. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 5.A.5 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the

(a) total annual quantity of CO₂ emissions from coking of pitch or other binding agent, expressed in tonnes (t);

(b) total annual quantity of green anodes or cathodes put into furnace, expressed in tonnes (t);

(c) total annual quantity of baked anodes or cathodes removed from furnace, expressed in tonnes (t);

(d) annual weighted average hydrogen content of pitch or other binding agent, or the International Aluminium Institute factor used, expressed in kilograms of H₂/kilograms of pitch or other binding agent;

(e) annual weighted average pitch content of green anodes or cathodes, expressed in kilograms of pitch or other binding agent/kilograms of anodes or cathodes; and

(f) total annual quantity of recovered tar, expressed in tonnes (t).

7. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 5.A.6 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the

(a) total annual quantity of CO₂ emissions from green coke calcination, expressed in tonnes (t);

(b) total annual quantity of CO₂ emissions from coke dust, expressed in tonnes (t);

(c) total annual quantity of green coke consumption, expressed in tonnes (t);

(d) total annual quantity of calcinated coke production, expressed in tonnes (t);

(e) total annual quantity of under-calcinated coke production, expressed in tonnes (t);

c) la quantité annuelle totale d'anodes et de cathodes cuites retirées du four, exprimée en tonnes (t);

d) la teneur moyenne annuelle pondérée en cendres des matériaux d'emballage, exprimée en kilogrammes de cendres/kilogrammes de matériaux d'emballage;

e) la teneur moyenne annuelle pondérée en soufre des matériaux d'emballage, exprimée en kilogrammes de S/kilogrammes de matériaux d'emballage.

6. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 5.A.5 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer ce qui suit :

a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂ résultant de la cokéfaction du brai ou d'un autre agent liant, exprimée en tonnes (t);

b) la quantité annuelle totale d'anodes ou de cathodes crues placées dans le four, exprimée en tonnes (t);

c) la quantité annuelle totale d'anodes ou de cathodes cuites retirées du four, exprimée en tonnes (t);

d) la teneur moyenne annuelle pondérée en hydrogène du brai ou d'un autre agent liant, ou le coefficient utilisé par l'Institut international de l'aluminium, exprimé en kilogrammes de H₂/kilogrammes de brai ou d'un autre agent liant;

e) la teneur moyenne annuelle pondérée en brai d'anodes ou de cathodes crues, exprimée en kilogrammes de brai ou d'un autre agent liant/kilogrammes d'anodes ou de cathodes;

f) la quantité annuelle totale de goudron récupéré, exprimée en tonnes (t).

7. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 5.A.6 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer ce qui suit :

a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂ résultant de la calcination du coke vert, exprimée en tonnes (t);

b) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂ résultant de la poussière de coke, exprimée en tonnes (t);

c) la quantité annuelle totale de coke vert consommé, exprimée en tonnes (t);

d) la quantité annuelle totale de coke calciné produit, exprimée en tonnes (t);

(f) annual average water content in green coke, expressed in kilograms of H₂O/kilograms of green coke;

(g) annual average volatile materials content in green coke, expressed in kilograms of volatile materials/kilograms of green coke;

(h) annual average sulphur content in green coke, expressed in kilograms of S/kilograms of green coke; and

(i) annual average sulphur content in calcinated coke, expressed in kilograms of S/kilograms of calcinated coke.

8. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 5.A.7 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the

(a) total annual quantity of CF₄ emissions from anode effects, expressed in tonnes (t);

(b) annual slope, if using the slope method, by a series of pots, expressed in tonnes of CF₄/tonnes of liquid aluminium/anode effect minute/pot-day/year;

(c) annual anode effect duration, if using the slope method, expressed in anode effect minutes/pot-day calculated per year and obtained by multiplying the anode effects frequency, in number of anode effects per pot-day, by the average duration of anode effects in minutes;

(d) overvoltage coefficient, if using the overvoltage coefficient method, expressed in tonnes of CF₄/tonnes of liquid aluminium/millivolt;

(e) annual anode effect overvoltages, if using the overvoltage coefficient method, expressed in millivolts/pot;

(f) current efficiency of the aluminium production process, if using the overvoltage coefficient method, expressed as a percentage; and

(g) method used to determine the quantities reported under paragraph (a).

9. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 5.A.7 of

e) la quantité annuelle totale de coke sous-calciné produit, exprimée en tonnes (t);

f) la teneur moyenne annuelle en eau du coke vert, exprimée en kilogrammes de H₂O/kilogrammes de coke vert;

g) la teneur moyenne annuelle en matières volatiles du coke vert, exprimée en kilogrammes de matières volatiles/kilogrammes de coke vert;

h) la teneur moyenne annuelle en soufre du coke vert, exprimée en kilogrammes de S/kilogrammes de coke vert;

i) la teneur moyenne annuelle en soufre du coke calciné, exprimée en kilogrammes de S/kilogrammes de coke calciné.

8. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 5.A.7 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer ce qui suit :

a) la quantité annuelle totale d'émissions de CF₄ dues aux effets d'anode, exprimée en tonnes (t);

b) la pente annuelle, si on utilise la méthode de la pente, d'une série de cuves, exprimée en tonnes de CF₄/tonnes d'aluminium liquide/minute d'effet d'anode/cellule-jour/année;

c) la durée annuelle des effets d'anode, si on utilise la méthode de la pente, exprimée en minutes d'effet d'anode/cellule-jour calculée par an et obtenue en multipliant la fréquence des effets d'anode, en nombre d'effets d'anode par cellule-jour, par la durée moyenne des effets d'anode en minutes;

d) le coefficient de surtension, si on utilise la méthode du coefficient de surtension, exprimé en tonnes de CF₄/tonnes d'aluminium liquide/millivolt;

e) les surtensions annuelles dues aux effets d'anode, si on utilise la méthode du coefficient de surtension, exprimées en millivolts/cellule;

f) le rendement du courant dans le procédé de production de l'aluminium, si on utilise la méthode du coefficient de surtension, exprimé sous forme de pourcentage;

g) la méthode utilisée pour déterminer les quantités déclarées à l'alinéa a).

9. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre

Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the

- (a) total annual quantity of C₂F₆ emissions, expressed in tonnes (t); and
- (b) weight fraction of C₂F₆ to CF₄ or selected from Table 5-2, expressed in kilograms of C₂F₆/kilograms of CF₄.

10. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 5.A.8 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity of emissions from SF₆ used as a cover gas, expressed in tonnes (t).

11. Any person subject to this schedule shall report the total annual quantity of liquid aluminium production, expressed in tonnes (t).

12. Any person subject to this schedule who uses data from CEMS to report emissions must report

- (a) emissions information required under sections 2 to 7. This shall not include the emissions information specified for CEMS in Schedule 7 of this notice; and
- (b) additional information required under sections 8 to 11.

13. Any person subject to this schedule shall report the methods used to quantify emissions.

SCHEDULE 11

Iron and steel production reporting requirements

1. This schedule applies to any person who operates a facility described in subparagraph 1(b)(ii)f. of Schedule 3 of this notice. For fuel combustion and flaring emissions, the person shall report using Schedule 7 of this notice.

2. Any person subject to this schedule shall report the

- (a) total annual quantity of biomass consumed, by biomass type, expressed in tonnes (t); and
- (b) type of use for biomass (such as flux material, reducing agent).

décrites à la section 5.A.7 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer ce qui suit :

- a) la quantité annuelle totale de C₂F₆, exprimée en tonnes (t);
- b) la fraction pondérale du C₂F₆ sur le CF₄ ou choisie dans le tableau 5-2, exprimée en kilogrammes de C₂F₆/kilogrammes de CF₄.

10. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 5.A.8 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale d'émissions de SF₆ utilisé comme gaz de couverture, exprimée en tonnes (t).

11. Quiconque est visé par la présente annexe doit communiquer la quantité annuelle totale d'aluminium liquide produit, exprimée en tonnes (t).

12. Quiconque est visé par la présente annexe et utilise les données des SMECE pour communiquer les émissions doit communiquer ce qui suit :

- a) les renseignements sur les émissions exigés aux articles 2 à 7. Cela ne comprend pas les renseignements sur les émissions précisés pour les SMECE à l'annexe 7 du présent avis;
- b) les renseignements supplémentaires exigés aux articles 8 à 11.

13. Quiconque est visé par la présente annexe doit communiquer les méthodes utilisées pour quantifier les émissions.

ANNEXE 11

Exigences de déclaration pour la production de fer et d'acier

1. La présente annexe s'applique à quiconque exploite une installation décrite au sous-alinéa 1b)(ii)f. de l'annexe 3 du présent avis. Pour les émissions dues à la combustion de combustibles et au torchage, la personne doit communiquer les émissions selon l'annexe 7 du présent avis.

2. Quiconque est visé par cette annexe doit communiquer ce qui suit :

- a) la quantité annuelle totale de biomasse consommée, par type de biomasse, exprimée en tonnes (t);
- b) le type d'utilisation de la biomasse (par exemple matière fondante ou agent réducteur).

3. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 6.A.1 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements for an induration furnace to report the

- (a) total annual quantity of CO₂ emissions, expressed in tonnes (t);
- (b) total annual quantity of green pellets consumption, expressed in tonnes, if using equation 6-1;
- (c) annual weighted average carbon content of green pellets consumption, expressed in tonnes of C/tonnes of green pellets, if using equation 6-1;
- (d) total annual quantity of additive material consumption, by material type, expressed in tonnes, if using equation 6-2;
- (e) annual weighted average carbon content of additive material consumption, expressed in tonnes of C/tonnes of additive material, if using equation 6-2;
- (f) total annual quantity of iron ore concentrate fed to the furnace, expressed in tonnes, if using equation 6-2;
- (g) annual weighted average carbon content of iron ore concentrate fed to the furnace, expressed in tonnes of C/tonnes of iron ore concentrate;
- (h) total annual quantity of fired pellet production, expressed in tonnes (t);
- (i) annual weighted average carbon content of fired pellet production, expressed in tonnes of C/tonnes of fired pellets;
- (j) annual quantity of air pollution control residue collected, expressed in tonnes (t);
- (k) annual weighted average carbon content of air pollution control residue collected, expressed in tonnes of C/tonnes of residue; and
- (l) method used to determine the quantities under paragraph (a) above.

4. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 6.A.2 of

3. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 6.A.1 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 concernant un four à induration pour communiquer ce qui suit :

- a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, exprimée en tonnes (t);
- b) la quantité annuelle totale de boulettes vertes consommées, exprimée en tonnes, si on utilise l'équation 6-1;
- c) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des boulettes vertes consommées, exprimée en tonnes de C/tonnes de boulettes vertes, si on utilise l'équation 6-1;
- d) la quantité annuelle totale d'additifs consommés, par type de matière, exprimée en tonnes, si on utilise l'équation 6-2;
- e) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des additifs consommés, exprimée en tonnes de C/tonnes d'additifs, si on utilise l'équation 6-2;
- f) la quantité annuelle totale de concentré de minerai de fer introduit dans le four, exprimée en tonnes, si on utilise l'équation 6-2;
- g) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone du concentré de minerai de fer introduit dans le four, exprimée en tonnes de C/tonnes de concentré de minerai de fer;
- h) la quantité annuelle totale de boulettes cuites produites, exprimée en tonnes (t);
- i) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des boulettes cuites produites, exprimée en tonnes de C/tonnes de boulettes cuites;
- j) la quantité annuelle de résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes (t);
- k) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes de C/tonnes de résidus;
- l) la méthode utilisée pour déterminer les quantités en vertu de l'alinéa a) ci-dessus.

4. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre

Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements for a basic oxygen furnace to report the

- (a) total annual quantity of CO₂ emissions, expressed in tonnes (t);
- (b) total annual quantity of molten iron charged to the furnace, expressed in tonnes (t);
- (c) annual weighted average carbon content of molten iron charged to the furnace, expressed in tonnes of C/tonnes of molten iron;
- (d) total annual quantity of ferrous scrap charged to the furnace, expressed in tonnes (t);
- (e) annual weighted average carbon content of ferrous scrap charged to the furnace, expressed in tonnes of C/tonnes of ferrous scrap;
- (f) total annual quantity of carbonaceous material consumption, by material type, expressed in tonnes (t);
- (g) annual weighted average carbon content of non-biomass carbonaceous material consumption, by material type, expressed in tonnes of C/tonnes of carbonaceous material;
- (h) total annual quantity of non-biomass flux material charged to the furnace, by material type, expressed in tonnes (t);
- (i) annual weighted average carbon content of non-biomass flux material charged to the furnace, expressed in tonnes of C/tonnes of flux;
- (j) total annual quantity of molten raw steel production, expressed in tonnes (t);
- (k) annual weighted average carbon content of molten raw steel production, expressed in tonnes of C/tonnes of molten raw steel;
- (l) total annual quantity of slag production, expressed in tonnes (t);
- (m) annual weighted average carbon content of slag production, expressed in tonnes of C/tonnes of slag;
- (n) total annual quantity of furnace gas transferred off-site, expressed in tonnes (t);
- (o) annual weighted average carbon content of furnace gas transferred off-site, expressed in tonnes of C/tonnes of furnace gas transferred;
- (p) total annual quantity of air pollution control residue collected, expressed in tonnes (t); and

décrites à la section 6.A.2 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 concernant un convertisseur basique à oxygène pour communiquer ce qui suit :

- a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, exprimée en tonnes (t);
- b) la quantité annuelle totale de fer fondu chargé dans le four, exprimée en tonnes (t);
- c) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone du fer fondu chargé dans le four, exprimée en tonnes de C/tonnes de fer fondu;
- d) la quantité annuelle totale de ferrailles chargées dans le four, exprimée en tonnes (t);
- e) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des ferrailles chargées dans le four, exprimée en tonnes de C/tonnes de ferrailles;
- f) la quantité annuelle totale de matières carbonées consommées, par type de matière, exprimée en tonnes (t);
- g) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone non issu de la biomasse des matières carbonées consommées, par type de matière, exprimée en tonnes de C/tonnes de matières carbonées;
- h) la quantité annuelle totale des matières fondantes non issues de la biomasse chargées dans le four, par type de matière, exprimée en tonnes (t);
- i) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone non issu de la biomasse des matières fondantes chargées dans le four, exprimée en tonnes de C/tonnes de matières fondantes;
- j) la quantité annuelle totale d'acier brut fondu produit, exprimée en tonnes (t);
- k) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone de l'acier brut fondu produit, exprimée en tonnes de C/tonnes d'acier brut fondu;
- l) la quantité annuelle totale de laitier produit, exprimée en tonnes (t);
- m) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone du laitier produit, exprimée en tonnes de C/tonnes de laitier;
- n) la quantité annuelle totale de gaz de four transféré hors site, exprimée en tonnes (t);
- o) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone du gaz de four transféré hors site, exprimée en tonnes de C/tonnes de gaz de four transféré;

(q) annual weighted average carbon content of air pollution control residue collected, expressed in tonnes of C/tonnes of residue.

5. Any person subject to this schedule and not able to report coke oven battery emissions under Schedule 7 shall use the greenhouse gas quantification methods in section 6.A.3 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements for coke oven battery to report the

(a) total annual quantity of CO₂ emissions, expressed in tonnes (t);

(b) total annual quantity of coking coal charged to battery, expressed in tonnes (t);

(c) annual weighted average carbon content of non-biomass coking coal charged to battery, expressed in tonnes of C/tonnes of coking coal;

(d) total annual quantity of non-biomass carbonaceous material consumption, other than coking coal charged to battery, by material type, expressed in tonnes (t);

(e) annual weighted average carbon content of non-biomass carbonaceous material consumption, other than coking coal charged to battery, by material type, expressed in tonnes of C/tonnes of carbonaceous material;

(f) total annual quantity of coke produced, expressed in tonnes (t);

(g) annual weighted average carbon content of coke produced, expressed in tonnes of C/tonnes of coke;

(h) total annual quantity of coke oven gas transferred off-site, expressed in tonnes (t);

(i) annual weighted average carbon content of coke oven gas transferred off-site, expressed in tonnes of C/tonnes of coke oven gas;

(j) total annual quantity of by-product from coke oven battery, expressed in tonnes (t);

(k) annual weighted average carbon content of non-biomass by-product from coke oven battery, expressed in tonnes of C/tonnes of by-product;

(l) total annual quantity of air pollution control residue collected, expressed in tonnes (t); and

(m) annual weighted average carbon content of air pollution control residue collected, expressed in tonnes of C/tonnes of residue.

p) la quantité annuelle totale de résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes (t);

q) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes de C/tonnes de résidus.

5. Quiconque est visé par la présente annexe et ne peut communiquer les émissions de batterie de fours à coke selon l'annexe 7 doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 6.A.3 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 concernant une batterie de fours à coke pour communiquer ce qui suit :

a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, exprimée en tonnes (t);

b) la quantité annuelle totale de charbon cokéifiable introduit dans la batterie, exprimée en tonnes (t);

c) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone non issu de la biomasse du charbon cokéifiable introduit dans la batterie, exprimée en tonnes de C/tonnes de charbon cokéifiable;

d) la quantité annuelle totale des matières carbonées non issues de la biomasse consommées, autre que le charbon cokéifiable introduit dans la batterie, par type de matière, exprimée en tonnes (t);

e) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone non issu de la biomasse des matières carbonées consommées, autre que le charbon cokéifiable introduit dans la batterie, par type de matière, exprimée en tonnes de C/tonnes de matières carbonées;

f) la quantité annuelle totale de coke produit, exprimée en tonnes (t);

g) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone du coke produit, exprimée en tonnes de C/tonnes de coke;

h) la quantité annuelle totale de gaz de cokerie transféré hors site, exprimée en tonnes (t);

i) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone du gaz de cokerie transféré hors site, exprimée en tonnes de C/tonnes de gaz de cokerie;

j) la quantité annuelle totale de sous-produits de batteries de fours à coke, exprimée en tonnes (t);

k) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone non issu de la biomasse des sous-produits de batteries de fours à coke, exprimée en tonnes de C/tonnes de sous-produits;

6. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 6.A.4 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements for sinter production to report the

- (a) total annual quantity of CO₂ emissions, expressed in tonnes (t);
- (b) total annual quantity of non-biomass carbonaceous material consumption, by material type, expressed in tonnes (t);
- (c) annual weighted average carbon content of non-biomass carbonaceous material consumption, by material type, expressed in tonnes of C/tonnes of carbonaceous material;
- (d) total annual quantity of sinter feed material, expressed in tonnes (t);
- (e) annual weighted average carbon content of sinter feed material, expressed in tonnes of C/tonnes of sinter feed;
- (f) total annual quantity of sinter production, expressed in tonnes (t);
- (g) annual weighted average carbon content of sinter production, expressed in tonnes of C/tonnes of sinter production;
- (h) total annual quantity of air pollution control residue collected, expressed in tonnes (t); and
- (i) annual weighted average carbon content of air pollution control residue collected, expressed in tonnes of C/tonnes of residue.

7. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 6.A.5 of

l) la quantité annuelle totale de résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes (t);

m) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes de C/tonnes de résidus.

6. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 6.A.4 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 concernant la production de matières frittées pour communiquer ce qui suit :

- a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, exprimée en tonnes (t);
- b) la quantité annuelle totale des matières carbonées non issues de la biomasse consommées, par type de matière, exprimée en tonnes (t);
- c) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone non issu de la biomasse des matières carbonées consommées, par type de matière, exprimée en tonnes de C/tonnes de matières carbonées;
- d) la quantité annuelle totale de matières premières pour la production de matières frittées, exprimée en tonnes (t);
- e) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des matières premières pour la production de matières frittées, exprimée en tonnes de C/tonnes de matières premières pour la production de matières frittées;
- f) la quantité annuelle totale de matières frittées produites, exprimée en tonnes (t);
- g) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des matières frittées produites, exprimée en tonnes de C/tonnes de matières frittées produites;
- h) la quantité annuelle totale de résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes (t);
- i) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes de C/tonnes de résidus.

7. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre

Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements for an electric arc furnace to report the

- (a) total annual quantity of CO₂ emissions, expressed in tonnes (t);
- (b) total annual quantity of direct reduced iron charged to furnace, expressed in tonnes (t);
- (c) annual weighted average carbon content of direct reduced iron charged to furnace, expressed in tonnes of C/tonnes of direct reduced iron;
- (d) total annual quantity of ferrous scrap charged to furnace, expressed in tonnes (t);
- (e) annual weighted average carbon content of ferrous scrap charged to furnace, expressed in tonnes of C/tonnes of ferrous scrap;
- (f) total annual quantity of carbonaceous material consumption, by material type, expressed in tonnes (t);
- (g) annual weighted average carbon content of non-biomass carbonaceous material consumption, by material type, expressed in tonnes of C/tonnes of carbonaceous material;
- (h) total annual quantity of carbon electrode consumption, expressed in tonnes (t);
- (i) annual weighted average carbon content of non-biomass carbon electrode consumption, expressed in tonnes of C/tonnes of carbon electrode;
- (j) total annual quantity of flux material charged to the furnace, by material type, expressed in tonnes (t);
- (k) annual weighted average carbon content of non-biomass flux material charged to the furnace, expressed in tonnes of C/tonnes of flux;
- (l) total annual quantity of molten raw steel production, expressed in tonnes (t);
- (m) annual weighted average carbon content of molten raw steel production, expressed in tonnes of C/tonnes of molten raw steel;
- (n) total annual quantity of slag production, expressed in tonnes (t);
- (o) annual weighted average carbon content of slag production, expressed in tonnes of C/tonnes of slag;
- (p) total annual quantity of air pollution control residue collected, expressed in tonnes (t); and
- (q) annual weighted average carbon content of air pollution control residue collected, expressed in tonnes of C/tonnes of residue.

décrites à la section 6.A.5 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 concernant un four électrique à arc pour communiquer ce qui suit :

- a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, exprimée en tonnes (t);
- b) la quantité annuelle totale de fer de réduction directe chargé dans le four, exprimée en tonnes (t);
- c) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone du fer de réduction directe chargé dans le four, exprimée en tonnes de C/tonnes de fer de réduction directe;
- d) la quantité annuelle totale de ferrailles chargées dans le four, exprimée en tonnes (t);
- e) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des ferrailles chargées dans le four, exprimée en tonnes de C/tonnes de ferrailles;
- f) la quantité annuelle totale de matières carbonées consommées, par type de matière, exprimée en tonnes (t);
- g) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone non issu de la biomasse des matières carbonées consommées, par type de matière, exprimée en tonnes de C/tonnes de matières carbonées;
- h) la quantité annuelle totale d'électrodes de carbone consommées, exprimée en tonnes (t);
- i) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone non issu de la biomasse des électrodes de carbone consommées, exprimée en tonnes de C/tonnes d'électrode de carbone;
- j) la quantité annuelle totale de matières fondantes chargées dans le four, par type de matière, exprimée en tonnes (t);
- k) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone non issu de la biomasse des matières fondantes chargées dans le four, exprimée en tonnes de C/tonnes de matières fondantes;
- l) la quantité annuelle totale d'acier brut fondu produit, exprimée en tonnes (t);
- m) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone de l'acier brut fondu produit, exprimée en tonnes de C/tonnes d'acier brut fondu;
- n) la quantité annuelle totale de laitier produit, exprimée en tonnes (t);
- o) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone du laitier produit, exprimée en tonnes de C/tonnes de laitier;

8. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 6.A.6 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the following information in relation to an argon-oxygen decarburization vessel, unless this information is integrated with the information reported under paragraph 4 or 7 of this schedule:

- (a) total annual quantity of CO₂ emissions, expressed in tonnes (t);
- (b) total annual quantity of molten steel charged to the vessel, expressed in tonnes (t);
- (c) annual weighted average carbon content of molten steel charged to the vessel, expressed in tonnes of C/tonnes of molten raw steel;
- (d) annual weighted average carbon content of molten steel before decarburization, expressed in tonnes of C/tonnes of molten steel;
- (e) annual weighted average carbon content of molten steel after decarburization, expressed in tonnes of C/tonnes of molten steel;
- (f) total annual quantity of air pollution control residue collected, expressed in tonnes (t); and
- (g) annual weighted average carbon content of air pollution control residue collected, expressed in tonnes of C/tonnes of residue.

9. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 6.A.7 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements for a direct reduction furnace to report the

- (a) total annual quantity of CO₂ emissions, expressed in tonnes (t);
- (b) total annual quantity of iron ore or iron ore pellets consumption, expressed in tonnes (t);
- (c) annual weighted average carbon content of iron ore or iron ore pellets consumption, expressed in tonnes of C/tonnes of iron ore or consumed iron ore pellets;

p) la quantité annuelle totale de résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes (t);

q) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes de C/tonnes de résidus.

8. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 6.A.6 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 concernant une cuve de décarburation à l'argon-oxygène pour communiquer ce qui suit, à moins que ces renseignements soient intégrés avec ceux communiqués aux termes des paragraphes 4 ou 7 de la présente annexe :

- a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, exprimée en tonnes (t);
- b) la quantité annuelle totale d'acier fondu chargée dans la cuve, exprimée en tonnes (t);
- c) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone de l'acier fondu chargé dans la cuve, exprimée en tonnes de C/tonnes d'acier brut fondu;
- d) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone de l'acier fondu avant la décarburation, exprimée en tonnes de C/tonnes d'acier fondu;
- e) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone de l'acier fondu après la décarburation, exprimée en tonnes de C/tonnes d'acier fondu;
- f) la quantité annuelle totale de résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes (t);
- g) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes de C/tonnes de résidus.

9. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 6.A.7 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 concernant un four de réduction directe pour communiquer ce qui suit :

- a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, exprimées en tonnes (t);
- b) la quantité annuelle totale de minerai de fer ou de boulettes de minerai de fer consommés, exprimée en tonnes (t);

(d) total annual quantity of consumed raw material, other than carbonaceous material and ore, by material type, expressed in tonnes (t);

(e) annual weighted average carbon content of consumed raw material, other than carbonaceous material and ore, by material type, expressed in tonnes of C/tonnes of raw material;

(f) total annual quantity of carbonaceous material consumption, by material type, expressed in tonnes (t);

(g) annual weighted average carbon content of non-biomass carbonaceous material consumption, by material type, expressed in tonnes of C/tonnes of carbonaceous material;

(h) total annual quantity of iron production, expressed in tonnes (t);

(i) annual weighted average carbon content of iron production, expressed in tonnes of C/tonnes of iron;

(j) total annual quantity of non-metallic material production, expressed in tonnes (t);

(k) annual weighted average carbon content of non-metallic material production, expressed in tonnes of C/tonnes of non-metallic material;

(l) total annual quantity of air pollution control residue collected, expressed in tonnes (t); and

(m) annual weighted average carbon content of air pollution control residue collected, expressed in tonnes of C/tonnes of residue.

10. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 6.A.8 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements for a blast furnace to report the

(a) total annual quantity of CO₂ emissions, expressed in tonnes (t);

(b) total annual quantity of iron ore or iron ore pellets consumption, expressed in tonnes (t);

(c) annual weighted average carbon content of iron ore or iron ore pellets consumption, expressed in tonnes of C/tonnes of iron ore or iron ore pellets;

c) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone du minerai de fer ou des boulettes de minerai de fer consommés, exprimée en tonnes de C/tonnes de minerai de fer ou de boulettes de minerai de fer consommés;

d) la quantité annuelle totale de matières premières consommées, autres que les matières carbonées et le minerai, par type de matière, exprimée en tonnes (t);

e) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des matières premières consommées, autres que les matières carbonées et le minerai, par type de matière, exprimée en tonnes de C/tonnes de matières premières;

f) la quantité annuelle totale de matières carbonées consommées, par type de matière, exprimée en tonnes (t);

g) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone non issu de la biomasse des matières carbonées consommées, par type de matière, exprimée en tonnes de C/tonnes de matières carbonées;

h) la quantité annuelle totale de fer produit, exprimée en tonnes (t);

i) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone du fer produit, exprimée en tonnes de C/tonnes de fer;

j) la quantité annuelle totale de matières non métalliques produites, exprimée en tonnes (t);

k) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des matières non métalliques produites, exprimée en tonnes de C/tonnes de matières non métalliques;

l) la quantité annuelle totale de résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes (t);

m) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes de C/tonnes de résidus.

10. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 6.A.8 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 concernant un haut fourneau pour communiquer ce qui suit :

a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, exprimées en tonnes (t);

b) la quantité annuelle totale de minerai de fer ou de boulettes de minerai de fer consommés, exprimée en tonnes (t);

- (d) total annual quantity of consumed raw material, other than carbonaceous material and ore, by material type, expressed in tonnes (t);
- (e) annual average carbon content of consumed raw material, other than carbonaceous material and ore, by material type, expressed in tonnes of C/tonnes of raw material;
- (f) total annual quantity of carbonaceous material consumption, by material type, expressed in tonnes (t);
- (g) annual weighted average carbon content of non-biomass carbonaceous material consumption, by material type, expressed in tonnes of C/tonnes of carbonaceous material;
- (h) total annual quantity of flux material charged to the furnace, by material type, expressed in tonnes (t);
- (i) annual weighted average carbon content of non-biomass flux material charged to the furnace, expressed in tonnes of C/tonnes of flux;
- (j) total annual quantity of iron production, expressed in tonnes (t);
- (k) annual weighted average carbon content of iron production, expressed in tonnes of C/tonnes of iron;
- (l) total annual quantity of non-metallic material production, expressed in tonnes (t);
- (m) annual weighted average carbon content of non-metallic material production, expressed in tonnes of C/tonnes of non-metallic material;
- (n) total annual quantity of blast furnace gas transferred off site, expressed in tonnes (t);
- (o) annual weighted average carbon content of blast furnace gas transferred off site, expressed in tonnes of C/tonnes of blast furnace gas;
- (p) total annual quantity of air pollution control residue collected, expressed in tonnes (t); and
- (q) annual weighted average carbon content of air pollution control residue collected, expressed in tonnes of C/tonnes of residue.
- c) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone du minerai de fer ou de boulettes de minerai de fer consommés, exprimée en tonnes de C/tonnes de minerai de fer ou de boulettes de minerai de fer consommés;
- d) la quantité annuelle totale de matières premières consommées, autres que les matières carbonées et le minerai, par type de matière, exprimée en tonnes (t);
- e) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des matières premières consommées, autres que les matières carbonées et le minerai, par type de matière, exprimée en tonnes de C/tonnes de matières premières;
- f) la quantité annuelle totale de matières carbonées consommées, par type de matière, exprimée en tonnes (t);
- g) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone non issu de la biomasse des matières carbonées consommées, par type de matière, exprimée en tonnes de C/tonnes de matières carbonées;
- h) la quantité annuelle totale de matières fondantes chargées dans le four, par type de matière, exprimée en tonnes (t);
- i) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone non issu de la biomasse des matières fondantes chargées dans le four, exprimée en tonnes de C/tonnes de matières fondantes;
- j) la quantité annuelle totale de fer produit, exprimée en tonnes (t);
- k) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone du fer produit, exprimée en tonnes de C/tonnes de fer;
- l) la quantité annuelle totale de matières non métalliques produites, exprimée en tonnes (t);
- m) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des matières non métalliques produites, exprimée en tonnes de C/tonnes de matières non métalliques;
- n) la quantité annuelle totale de gaz de haut fourneau transféré hors site, exprimée en tonnes (t);
- o) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone du gaz de haut fourneau transféré hors site, exprimée en tonnes de C/tonnes de gaz de haut fourneau;
- p) la quantité annuelle totale de résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes (t);
- q) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des résidus recueillis dans le système antipollution

11. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 6.A.9 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the following information in relation to the ladle furnace, unless this information is integrated with the information reported under paragraph 4 or 7 of this schedule:

- (a) total annual quantity of CO₂ emissions, expressed in tonnes (t);
- (b) total annual quantity of molten steel fed to the furnace, expressed in tonnes (t);
- (c) annual weighted average carbon content of molten steel fed to the furnace, expressed in tonnes of C/tonnes of molten steel;
- (d) total annual quantity of additive material consumed by the furnace, by material type, expressed in tonnes (t);
- (e) annual weighted average carbon content of additive material consumed by the furnace, by material type, expressed in tonnes of C/tonnes of additive material;
- (f) total annual carbon electrodes consumed by the furnace, expressed in tonnes (t);
- (g) annual weighted average carbon content of carbon electrodes consumed by the furnace, expressed in tonnes of C/tonnes of carbon electrodes;
- (h) total annual quantity of molten steel production, expressed in tonnes (t);
- (i) annual weighted average carbon content of molten steel production, expressed in tonnes of C/tonnes of molten steel;
- (j) total annual quantity of slag production, expressed in tonnes (t);
- (k) annual weighted average carbon content of slag production, or a default value of 0, expressed in tonnes of C/tonnes of slag;
- (l) total annual quantity of air pollution control residue collected, expressed in tonnes (t);
- (m) annual weighted average carbon content of air pollution control residue collected, expressed in tonnes of C/tonnes of residue;
- (n) total annual quantity of other residue produced, expressed in tonnes (t); and

atmosphérique, exprimée en tonnes de C/tonnes de résidus.

11. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 6.A.9 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 concernant un four-poche pour communiquer ce qui suit, à moins que ces renseignements soient intégrés avec ceux communiqués aux termes des paragraphes 4 ou 7 de la présente annexe :

- a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, exprimée en tonnes (t);
- b) la quantité annuelle totale d'acier fondu chargé dans le four, exprimée en tonnes (t);
- c) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone de l'acier fondu chargé dans le four, exprimée en tonnes de C/tonnes d'acier fondu;
- d) la quantité annuelle totale d'additifs chargés dans le four, par type d'additif, exprimée en tonnes (t);
- e) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone d'additifs chargés dans le four, par type d'additif, exprimée en tonnes de C/tonnes d'additifs;
- f) la quantité annuelle totale d'électrodes de carbone chargées dans le four, exprimée en tonnes (t);
- g) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des électrodes de carbone chargées dans le four, exprimée en tonnes de C/tonnes d'électrodes de carbone;
- h) la quantité annuelle totale d'acier fondu produit, exprimée en tonnes (t);
- i) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone de l'acier fondu produit, exprimée en tonnes de C/tonnes d'acier fondu;
- j) la quantité annuelle totale de laitier produit, exprimée en tonnes (t);
- k) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone du laitier produit, ou une valeur par défaut de 0, exprimée en tonnes de C/tonnes de laitier;
- l) la quantité annuelle totale de résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes (t);
- m) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes de C/tonnes de résidus;

(o) annual weighted average carbon content of other residue produced or a default value of 0, expressed in tonnes of C/tonnes of residue.

12. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 6.B.1 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements for the atomization of molten cast iron to report the

(a) total annual quantity of CO₂ emissions, expressed in tonnes (t);

(b) total annual quantity of molten cast iron fed into the process, expressed in tonnes (t);

(c) annual weighted average carbon content of molten cast iron fed into the process, expressed in tonnes of C/tonnes of molten cast iron;

(d) total annual quantity of other material used in the process, by material type, expressed in tonnes (t);

(e) annual weighted average carbon content of other material used in the process, by material type, expressed in tonnes of C/tonnes of other material;

(f) total annual quantity of atomized cast iron production, expressed in tonnes (t);

(g) annual weighted average carbon content of atomized cast iron production, expressed in tonnes of C/tonnes of atomized cast iron;

(h) total annual quantity of by-products, by by-product type, expressed in tonnes (t); and

(i) annual weighted average carbon content of by-products, reported by by-product type, expressed in tonnes of C/tonnes of by-product.

13. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 6.B.2 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements for the decarburization of iron powder to report the

(a) total annual quantity of CO₂ emissions, expressed in tonnes (t);

(b) total annual quantity of iron powder fed into the process, expressed in tonnes (t);

(c) annual weighted average carbon content of iron powder fed into the process, expressed in tonnes of C/tonnes of iron powder;

n) la quantité annuelle totale d'autres résidus produits, exprimée en tonnes (t);

o) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone d'autres résidus produits, ou une valeur par défaut de 0, exprimée en tonnes de C/tonnes de résidus.

12. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 6.B.1 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 concernant l'atomisation de fonte fondue pour communiquer ce qui suit :

a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, exprimée en tonnes (t);

b) la quantité annuelle totale de fonte fondue chargée dans le procédé, exprimée en tonnes (t);

c) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone de la fonte fondue chargée dans le procédé, exprimée en tonnes de C/tonnes de fonte fondue;

d) la quantité annuelle totale d'autres matières utilisées dans le procédé, par type de matière, exprimée en tonnes (t);

e) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone d'autres matières utilisées dans le procédé, par type de matière, exprimée en tonnes de C/tonnes d'autres matières;

f) la quantité annuelle totale de fonte atomisée produite, exprimée en tonnes (t);

g) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone de la fonte atomisée produite, exprimée en tonnes de C/tonnes de fonte atomisée;

h) la quantité annuelle totale de sous-produits, par type de sous-produit, exprimée en tonnes (t);

i) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des sous-produits, indiquée par type de sous-produit, exprimée en tonnes de C/tonnes de sous-produits.

13. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 6.B.2 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 concernant la décarburation de la poudre de fer pour communiquer ce qui suit :

a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, exprimée en tonnes (t);

b) la quantité annuelle totale de poudre de fer chargée dans le procédé, exprimée en tonnes (t);

(d) total annual quantity of decarburized iron powder production, expressed in tonnes (t);

(e) annual weighted average carbon content of decarburized iron powder production, expressed in tonnes of C/tonnes of decarburized iron powder production;

(f) total annual quantity of by-product, by by-product type, expressed in tonnes (t); and

(g) annual weighted average carbon content of by-product, by by-product type, expressed in tonnes of C/tonnes of by-product.

14. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 6.B.3 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements for steel grading to report the

(a) total annual quantity of CO₂ emissions, expressed in tonnes (t);

(b) total annual quantity of molten steel fed into the process, expressed in tonnes (t);

(c) annual weighted average carbon content of molten steel fed into the process, expressed in tonnes of C/tonnes of molten steel;

(d) total annual quantity of additive used in the process, expressed in tonnes (t);

(e) annual weighted average carbon content of additive used in the process, by additive type, expressed in tonnes of C/tonnes of additive;

(f) total annual quantity of carbon electrode consumption, expressed in tonnes (t);

(g) annual weighted average carbon content of carbon electrode consumption, expressed in tonnes of C/tonnes of carbon electrode consumption;

(h) total annual quantity of molten steel production, expressed in tonnes (t);

(i) annual weighted average carbon content of molten steel production, expressed in tonnes of C/tonnes of molten steel production;

(j) total annual quantity of slag production, expressed in tonnes (t);

(k) annual weighted average carbon content of slag production, expressed in tonnes of C/tonnes of slag production;

c) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone de poudre de fer chargée dans le procédé, exprimée en tonnes de C/tonnes de poudre de fer;

d) la quantité annuelle totale de poudre de fer décarburée produite, exprimée en tonnes (t);

e) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone de poudre de fer décarburée produite, exprimée en tonnes de C/tonnes de poudre de fer décarburée produite;

f) la quantité annuelle totale de sous-produits, par type de sous-produit, exprimée en tonnes (t);

g) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des sous-produits, par type de sous-produit, exprimée en tonnes de C/tonnes de sous-produits.

14. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 6.B.3 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 concernant la mise en nuance de l'acier pour communiquer ce qui suit :

a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, exprimée en tonnes (t);

b) la quantité annuelle totale d'acier fondu chargé dans le procédé, exprimée en tonnes (t);

c) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone de l'acier fondu chargé dans le procédé, exprimée en tonnes de C/tonnes d'acier fondu;

d) la quantité annuelle totale d'additifs utilisés dans le procédé, exprimée en tonnes (t);

e) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone d'additifs utilisés dans le procédé, par type d'additif, exprimée en tonnes de C/tonnes d'additifs;

f) la quantité annuelle totale d'électrodes de carbone consommées, exprimée en tonnes (t);

g) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone d'électrodes de carbone consommées, exprimée en tonnes de C/tonnes d'électrodes de carbone consommées;

h) la quantité annuelle totale d'acier fondu produit, exprimée en tonnes (t);

i) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone de l'acier fondu produit, exprimée en tonnes de C/tonnes d'acier fondu produit;

j) la quantité annuelle totale de laitier produit, exprimée en tonnes (t);

(l) total annual quantity of air pollution control residue collected, expressed in tonnes (t);

(m) annual weighted average carbon content of air pollution control residue collected, expressed in tonnes of C/tonnes of residue;

(n) total annual quantity of other residue production, expressed in tonnes (t); and

(o) annual weighted average carbon content of other residue production, expressed in tonnes of C/tonnes of other residue.

15. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 6.B.4 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements for steel powder annealing to report the

(a) total annual quantity of CO₂ emissions, expressed in tonnes (t);

(b) total annual quantity of steel powder fed into the process, expressed in tonnes (t);

(c) annual weighted average carbon content of steel powder fed into the process, expressed in tonnes of C/tonnes of steel powder;

(d) total annual quantity of steel powder production, expressed in tonnes (t);

(e) annual weighted average carbon content of steel powder production, expressed in tonnes of C/tonnes of steel powder;

(f) total annual quantity of by-product, by by-product type, expressed in tonnes (t); and

(g) annual weighted average carbon content of by-product, by by-product type, expressed in tonnes of C/tonnes of by-product.

16. Any person subject to this schedule who uses data from CEMS to report emissions, must report

(a) emissions information required under paragraphs 3 to 15. This shall not include the emissions information specified for CEMS in Schedule 7 of this notice; and

(b) production information required under paragraphs 3(h), 4(j), 4(l), 5(d), 6(f), 7(l), 7(n), 8(b), 9(h),

k) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone du laitier produit, exprimée en tonnes de C/tonnes de laitier produit;

l) la quantité annuelle totale de résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes (t);

m) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des résidus recueillis dans le système antipollution atmosphérique, exprimée en tonnes de C/tonnes de résidus;

n) la quantité annuelle totale d'autres résidus produits, exprimés en tonnes (t);

o) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone d'autres résidus produits, exprimée en tonnes de C/tonnes d'autres résidus.

15. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 6.B.4 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 concernant le recuit de la poudre d'acier pour communiquer ce qui suit :

a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, exprimée en tonnes (t);

b) la quantité annuelle totale de poudre d'acier chargée dans le procédé, exprimée en tonnes (t);

c) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone de la poudre d'acier chargée dans le procédé, exprimée en tonnes de C/tonnes de poudre d'acier;

d) la quantité annuelle totale de poudre d'acier produite, exprimée en tonnes (t);

e) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone de la poudre d'acier produite, exprimée en tonnes de C/tonnes de poudre d'acier;

f) la quantité annuelle totale de sous-produits, par type de sous-produit, exprimée en tonnes (t);

g) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des sous-produits, par type de sous-produit, exprimée en tonnes de C/tonnes de sous-produits.

16. Quiconque est visé par la présente annexe et utilise les données des SMECE pour communiquer les émissions doit communiquer ce qui suit :

a) les renseignements sur les émissions exigés aux paragraphes 3 à 15. Cela ne comprend pas les renseignements précisés pour les SMECE à l'annexe 7 du présent avis;

9(j), 10(j), 10(l), 11(h), 11(j), 12(f), 13(d), 14(h), 14(j) and 15(d).

17. Any person subject to this schedule shall report the methods used to quantify emissions.

SCHEDULE 12

Electricity and heat generation

1. This schedule applies to any person who operates a facility described in subparagraph 1(b)(ii)g. of Schedule 3 of this notice. For fuel combustion and flaring emissions, the person shall report using Schedule 7 of this notice.

2. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 7 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the

(a) total annual quantity of CO₂ emissions from acid gas scrubbing, expressed in tonnes (t); and

(b) total annual consumption of limestone or other sorbent, by sorbent type, expressed in tonnes (t).

3. Any person subject to this schedule shall report the methods used to quantify emissions.

SCHEDULE 13

Ammonia production

1. This schedule applies to any person who operates a facility described in subparagraph 1(b)(ii)h. of Schedule 3 of this notice. For fuel combustion and flaring emissions, the person shall report using Schedule 7 of this notice.

2. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 8.A of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity of feedstock consumption, by feedstock type, expressed in

(a) cubic metres (m³), for gaseous quantities;

(b) kilolitres (kl), for liquid quantities; and

(c) tonnes (t), for solid quantities.

b) les renseignements sur la production exigés aux alinéas 3h), 4j), 4l), 5d), 6f), 7l), 7n), 8b), 9h), 9j), 10j), 10l), 11h), 11j), 12f), 13d), 14h), 14j) et 15d).

17. Quiconque est visé par la présente annexe doit communiquer les méthodes utilisées pour quantifier les émissions.

ANNEXE 12

Production d'électricité et de chaleur

1. La présente annexe s'applique à quiconque exploite une installation décrite au sous-alinéa 1b)(ii)g. de l'annexe 3 du présent avis. Pour les émissions dues à la combustion de combustibles et au torchage, la personne doit communiquer les émissions selon l'annexe 7 du présent avis.

2. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 7 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer ce qui suit :

a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂ provenant de l'épuration des gaz acides, exprimée en tonnes (t);

b) la consommation annuelle totale de calcaire ou d'autre sorbant, par type de sorbant, exprimée en tonnes (t).

3. Quiconque est visé par la présente annexe doit communiquer les méthodes utilisées pour quantifier les émissions.

ANNEXE 13

Production d'ammoniac

1. La présente annexe s'applique à quiconque exploite une installation décrite au sous-alinéa 1b)(ii)h. de l'annexe 3 du présent avis. Pour les émissions dues à la combustion de combustibles et au torchage, la personne doit communiquer les émissions selon l'annexe 7 du présent avis.

2. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre de la section 8.A des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale de matières premières consommées, par type de matière première, exprimée en :

a) mètres cubes (m³), pour les quantités gazeuses;

b) kilolitres (kl), pour les quantités liquides;

c) tonnes (t), pour les quantités solides.

3. Any person subject to this schedule shall, for each feedstock type used under section 3, report the annual weighted average carbon content expressed in

- (a) kilograms (kg) of C/cubic metres (m³) of feedstock, for gaseous quantities;
- (b) kilograms (kg) of C/kilolitres (kl) of feedstock, for liquid quantities; and
- (c) kilograms (kg) of C/kilograms (kg) of feedstock, for solid quantities.

4. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 8.A of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the

- (a) total annual quantity of urea, expressed in tonnes (t);
- (b) total annual quantity of ammonia produced, expressed in tonnes (t);
- (c) total annual quantity of gross CO₂ emissions from ammonia production, expressed in tonnes (t);
- (d) total annual quantity of CO₂ consumed in urea production, expressed in tonnes (t); and
- (e) total annual quantity of CO₂ recovered/captured (excluding CO₂ consumed in urea production), expressed in tonnes (t).

5. Any person subject to this schedule shall for paragraph 4(e) indicate

- (a) if the CO₂ that is recovered or captured is used on-site or sent off-site; and
- (b) the purpose for which the recovered or captured CO₂ is used or the type of facility to which the recovered or captured CO₂ is sent.

6. Any person subject to this schedule who uses data from CEMS to report emissions, must report

- (a) Emissions information required under paragraph 4(c). This shall not include the emissions information specified for CEMS in Schedule 7 of this notice; and
- (b) Production information required under paragraphs 4(a), 4(b), 4(d), 4(e), and section 5.

7. Any person subject to this schedule shall report the methods used to quantify emissions.

3. Quiconque est visé par la présente annexe doit, pour chaque type de matières premières utilisées selon l'article 3, communiquer la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone exprimée en :

- a) kilogrammes (kg) de C/mètres cubes (m³) de matières premières, pour les quantités gazeuses;
- b) kilogrammes (kg) de C/kilolitres (kl) de matières premières, pour les quantités liquides;
- c) kilogrammes (kg) de C/kilogrammes (kg) de matières premières, pour les quantités solides.

4. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre de la section 8.A des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer ce qui suit :

- a) la quantité annuelle totale d'urée, exprimée en tonnes (t);
- b) la quantité annuelle totale d'ammoniac produite, exprimée en tonnes (t);
- c) la quantité annuelle totale d'émissions brutes de CO₂ provenant de la production d'ammoniac, exprimée en tonnes (t);
- d) la quantité annuelle totale de CO₂ consommée dans la production d'urée, exprimée en tonnes (t);
- e) la quantité annuelle totale de CO₂ récupérée ou captée (à l'exception du CO₂ consommé dans la production d'urée), exprimée en tonnes (t).

5. Quiconque est visé par la présente annexe doit, pour l'alinéa 4e), préciser :

- a) si le CO₂ récupéré ou capté sera utilisé sur place ou envoyé hors site;
- b) le but dans lequel le CO₂ récupéré ou capté est utilisé ou le type d'installation vers laquelle le CO₂ récupéré ou capté est envoyé.

6. Quiconque est visé par la présente annexe et utilise les données des SMECE pour communiquer les émissions doit communiquer ce qui suit :

- a) les renseignements sur les émissions exigés à l'alinéa 4c). Cela ne comprend pas les renseignements précisés pour les SMECE à l'annexe 7 du présent avis;
- b) les renseignements sur la production exigés aux alinéas 4a), 4b), 4d) et 4e) et à l'article 5.

7. Quiconque est visé par la présente annexe doit communiquer les méthodes utilisées pour quantifier les émissions.

SCHEDULE 14**Nitric acid production**

1. This schedule applies to any person who operates a facility described in subparagraph 1(b)(ii)i. of Schedule 3 of this notice. For fuel combustion and flaring emissions, the person shall report using Schedule 7 of this notice.

2. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 9.A of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the

(a) total annual quantity of N_2O industrial process emissions, per acid train, expressed in tonnes (t); and

(b) total annual quantity of nitric acid produced, per acid train, expressed in tonnes (t).

3. Any person subject to this schedule who operates a facility where there is abatement downtime shall report, per acid train and per periodic measurement, the

(a) N_2O generation factor measured upstream of N_2O abatement, expressed in kilograms (kg) of N_2O /tonnes (t) of nitric acid, 100% acid base;

(b) annual abatement factor of N_2O abatement technology, expressed as a fraction of annual nitric acid production per acid train in which abatement technology is operating;

(c) destruction efficiency of N_2O abatement technology used, expressed as percent of N_2O removed from air stream, by type of abatement technology. Documentation demonstrating how process knowledge was used to estimate destruction efficiency shall be provided, if not specified by the manufacturer or estimated using Equation 9-3 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements;

(d) date of the periodic measurement;

(e) performance test method from section 9.C.(3) of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements used to measure the N_2O concentration upstream of N_2O abatement; and

(f) performance test method from section 9.C.(3) of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements used to measure the N_2O concentration from the final stack gas stream downstream of N_2O abatement, if Equation 9-3 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements is used to estimate the destruction efficiency of N_2O abatement technology.

ANNEXE 14**Production d'acide nitrique**

1. La présente annexe s'applique à quiconque exploite une installation décrite au sous-alinéa 1b)(ii)i. de l'annexe 3 du présent avis. Pour les émissions dues à la combustion de combustibles et au torchage, la personne doit communiquer les émissions selon l'annexe 7 du présent avis.

2. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre décrites à la section 9.A des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer ce qui suit :

a) la quantité annuelle totale d'émissions de N_2O liées aux procédés industriels, par circuit d'acide, exprimée en tonnes (t);

b) la quantité annuelle totale d'acide nitrique produit, par circuit d'acide, exprimée en tonnes (t).

3. Quiconque est visé par la présente annexe et exploite une installation pourvue de la technologie de réduction doit communiquer, par circuit d'acide et par mesure périodique, ce qui suit :

a) la génération de N_2O , mesuré en amont de la technologie de réduction du N_2O , exprimé en kilogrammes (kg) de N_2O /tonnes (t) d'acide nitrique, sur une base d'acide à 100 %;

b) le coefficient annuel de réduction de N_2O , à l'aide d'une technologie de réduction, exprimé en fraction de la production annuelle d'acide nitrique par circuit d'acide pour lequel la technologie de réduction a été utilisée;

c) le rendement de destruction de la technologie de réduction du N_2O utilisée, exprimé en pourcentage du N_2O retiré du flux d'air, par type de technologie de réduction. Les documents montrant comment les connaissances sur le procédé ont été utilisées pour estimer le rendement de destruction doivent être fournis, si le rendement n'est pas précisé par le fabricant ou s'il n'a pas été estimé à l'aide de l'équation 9-3 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024;

d) la date de la mesure périodique;

e) la méthode d'essai du rendement visée au paragraphe 9.C.(3) des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024, utilisée pour mesurer la concentration de N_2O en amont de la réduction des émissions de N_2O ;

f) la méthode d'essai du rendement prévue au paragraphe 9.C.(3) des Exigences relatives à la

4. Any person subject to this schedule who operates a facility where the N₂O abatement is integrated within the operating process and cannot be bypassed shall report, per acid train and per periodic measurement, the

(a) N₂O emission factor measured from the final stack gas stream downstream of N₂O abatement, expressed in kilograms (kg) of N₂O/tonnes (t) of nitric acid, 100% acid base;

(b) date of the periodic measurement; and

(c) performance test method from section 9.C.(3) of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements used to measure the N₂O concentration from the final stack gas stream downstream of N₂O abatement.

5. Any person subject to this schedule who uses data from CEMS to report N₂O emissions, must report

(a) emissions information required under paragraph 2(a); and

(b) production information required under paragraph 2(b).

6. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 9.B of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the

(a) total annual quantity of CO₂ industrial process emissions, per acid train, expressed in tonnes (t); and

(b) total annual quantity of CH₄ industrial process emissions, per acid train, expressed in tonnes (t).

7. Any person subject to this schedule who uses the unreacted fraction of reducing agents method in section 9.B.(1) of Canada's 2024 Greenhouse Gas

quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024, utilisée pour mesurer la concentration de N₂O dans le flux final des gaz de cheminée en aval de la réduction du N₂O, si l'équation 9-3 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 est utilisée pour estimer l'efficacité de destruction de la technologie de réduction du N₂O.

4. Quiconque est visé par la présente annexe et exploite une installation où la réduction du N₂O est intégrée au procédé opérationnel et ne peut être contournée doit communiquer, par circuit d'acide et par mesure périodique :

a) le coefficient d'émissions de N₂O, mesuré à partir du flux de gaz de l'ultime cheminée en aval de la technologie de réduction du N₂O, exprimé en kilogrammes (kg) de N₂O/tonnes (t) d'acide nitrique, sur une base d'acide à 100 %;

b) la date de la mesure périodique;

c) la méthode d'essai du rendement prévue au paragraphe 9.C.(3) des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024, utilisée pour mesurer la concentration de N₂O dans le flux final de gaz de cheminée en aval de la réduction du N₂O.

5. Quiconque est visé par la présente annexe et utilise les données des SMECE pour communiquer les émissions de N₂O doit communiquer ce qui suit :

a) les renseignements sur les émissions exigés à l'alinéa 2a);

b) les renseignements sur la production exigés à l'alinéa 2b).

6. Quiconque est visé par la présente annexe devra utiliser les méthodes de quantification des GES décrites à la section 9.B des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 pour communiquer ce qui suit :

a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂ liées aux procédés industriels, par circuit d'acide, exprimée en tonnes (t);

b) la quantité annuelle totale d'émissions de CH₄ liées aux procédés industriels, par circuit d'acide, exprimée en tonnes (t).

7. Quiconque est visé par la présente annexe et utilise la méthode de la fraction des agents réducteurs n'ayant pas réagi prévue au paragraphe 9.B.(1) des Exigences relatives

Quantification Requirements to estimate CO₂ and CH₄ industrial process emissions shall report, per acid train, the

(a) annual quantity of each reducing agent used in NO_x and/or N₂O abatement systems (solids in tonnes, liquids in kilolitres, and gases in cubic metres at reference temperature and pressure conditions);

(b) annual average carbon content of each reducing agent used in NO_x and/or N₂O abatement systems, expressed as a fraction (tonnes of C per unit of reducing agent);

(c) annual average methane content of each reducing agent used in NO_x and/or N₂O abatement systems, expressed as a fraction (tonnes of CH₄ per unit of reducing agent);

(d) annual average fraction of each reducing agent that did not react in the NO_x and/or N₂O abatement systems. Documentation demonstrating how process knowledge was used to estimate the fraction of each reducing agent that did not react in the NO_x and/or N₂O abatement systems shall be provided, if not specified by the manufacturer or estimated using Equation 9-11 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements;

(e) fraction of each reducing agent that did not react in the NO_x and/or N₂O abatement systems, per periodic measurement, if the direct CH₄ stack measurement method is used;

(f) date of the direct CH₄ stack measurement, per periodic measurement, if the direct CH₄ stack measurement method is used; and

(g) performance test method from section 9.C.(3) of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements used to measure the CH₄ concentration downstream of the NO_x and/or N₂O abatement systems, per periodic measurement, if the direct CH₄ stack measurement method is used.

8. Any person subject to this schedule who uses the emission factor and mass balance method in section 9.B.(2) of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to estimate CO₂ and CH₄ industrial process emissions shall report, per acid train and per periodic measurement, the

(a) CH₄ emission factor, measured from the final stack gas stream downstream of the NO_x and/or N₂O abatement systems, expressed in kilograms (kg) of CH₄/tonnes (t) of nitric acid, 100% acid base;

à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 pour estimer les émissions de CO₂ et de CH₄ liées aux procédés industriels doit communiquer les quantités suivantes, par circuit d'acide :

a) la quantité annuelle de chaque agent réducteur utilisé dans les systèmes de réduction des NO_x et/ou du N₂O (solides en tonnes, liquides en kilolitres et gaz en mètres cubes à des conditions de température et de pression de référence);

b) la teneur moyenne annuelle en carbone de chaque agent réducteur utilisé dans les systèmes de réduction des NO_x et/ou du N₂O, exprimée sous forme de fraction (tonnes de C par unité d'agent réducteur);

c) la teneur moyenne annuelle en méthane de chaque agent réducteur utilisé dans les systèmes de réduction des NO_x et/ou du N₂O, exprimée sous forme de fraction (tonnes de CH₄ par unité d'agent réducteur);

d) la fraction moyenne annuelle de chaque agent réducteur qui n'a pas réagi dans les systèmes de réduction des NO_x et/ou du N₂O. Une documentation démontrant comment la connaissance des procédés a été utilisée pour estimer la fraction de chaque agent réducteur qui n'a pas réagi dans les systèmes de réduction des NO_x et/ou du N₂O doit être fournie, si elle n'est pas précisée par le fabricant ou estimée à l'aide de l'équation 9-11 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024;

e) la fraction de chaque agent réducteur qui n'a pas réagi dans les systèmes de réduction des NO_x et/ou du N₂O, par mesure périodique, si la méthode de mesure directe du CH₄ à la cheminée est utilisée;

f) la date de la mesure directe du CH₄ à la cheminée, par mesure périodique, si la méthode de mesure directe du CH₄ à la cheminée est utilisée;

g) la méthode d'essai du rendement visée au paragraphe 9.C.(3) des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 utilisée pour mesurer la concentration de CH₄ en aval des systèmes de réduction des NO_x et/ou du N₂O, par mesure périodique, si la méthode de mesure directe du CH₄ à la cheminée est utilisée.

8. Quiconque est visé par la présente annexe et utilise la méthode du coefficient d'émission et du bilan massique prévue au paragraphe 9.B.(2) des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 pour estimer les émissions de procédés industriels de CO₂ et de CH₄ doit communiquer ce qui suit, par circuit acide et par mesure périodique :

a) le coefficient d'émission de CH₄, mesuré à partir du flux final de gaz de cheminée en aval des systèmes de réduction des NO_x et/ou du N₂O, exprimé en

- (b) date of the periodic measurement;
- (c) performance test method from section 9.C.(3) of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements used to measure the CH₄ concentration downstream of the NO_x and/or N₂O abatement systems;
- (d) annual quantity of each reducing agent used in NO_x and/or N₂O abatement systems (solids in tonnes, liquids in kilolitres, and gases in cubic metres at reference temperature and pressure conditions); and
- (e) annual average carbon content of each reducing agent used in NO_x and/or N₂O abatement systems, expressed as a fraction (tonnes of C per unit of reducing agent).

9. Any person subject to this schedule shall report the methods in Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements used to quantify emissions.

10. For calendar year 2024 only, any person subject to this schedule who for logistical reasons cannot fulfill the increased N₂O source testing requirements and the CO₂ and CH₄ reporting requirements in this schedule of the notice and in Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements is permitted to revert to Canada's 2022 Greenhouse Gas Quantification Requirements for N₂O source testing and to omit the nitric acid-specific CO₂ and CH₄ reporting requirements.

SCHEDULE 15

Hydrogen production

1. This schedule applies to any person who operates a facility described in subparagraph 1(b)(ii)j. of Schedule 3 of this notice. For fuel combustion and flaring emissions, the person shall report using Schedule 7 of this notice. For ammonia production, the person shall report using Schedule 13 of this notice.

2. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 10.A of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the

- (a) total annual quantity of gross CO₂ emissions, expressed in tonnes (t);

kilogrammes (kg) de CH₄/tonnes (t) d'acide nitrique, base acide à 100 %;

b) la date de la mesure périodique;

c) la méthode d'essai du rendement visée au paragraphe 9.C.(3) des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024, utilisée pour mesurer la concentration de CH₄ en aval des systèmes de réduction de NO_x et/ou du N₂O;

d) la quantité annuelle de chaque agent réducteur utilisé dans les systèmes de réduction des NO_x et/ou du N₂O (solides en tonnes, liquides en kilolitres et gaz en mètres cubes à des conditions de température et de pression de référence);

e) la teneur moyenne annuelle en carbone de chaque agent réducteur utilisé dans les systèmes de réduction des NO_x et/ou du N₂O, exprimée sous forme de fraction (tonnes de C par unité d'agent réducteur).

9. Quiconque est visé par la présente annexe doit communiquer les méthodes des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 utilisées pour quantifier les émissions.

10. Pour l'année civile 2024 seulement, quiconque est visé par la présente annexe qui, pour des raisons logistiques, ne peut satisfaire aux exigences accrues en matière d'analyse des sources de N₂O et aux exigences de déclaration du CO₂ et du CH₄ prévues dans la présente annexe de l'avis et dans les Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 est autorisée à revenir aux exigences canadiennes de quantification des gaz à effet de serre pour 2022 en ce qui concerne l'analyse des sources de N₂O et à omettre les exigences de déclaration du CO₂ et du CH₄ propres à l'acide nitrique.

ANNEXE 15

Production d'hydrogène

1. La présente annexe s'applique à quiconque exploite une installation décrite au sous-alinéa 1b)(ii)j. de l'annexe 3 du présent avis. Pour les émissions dues à la combustion de combustibles et au torchage, la personne doit communiquer les émissions selon l'annexe 7 du présent avis. Pour la production d'ammoniac, la personne doit communiquer les émissions selon l'annexe 13 du présent avis.

2. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre de la section 10.A des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer ce qui suit :

- a) la quantité annuelle totale d'émissions brutes de CO₂, exprimée en tonnes (t);

- (b) total annual quantity of CO₂ recovered/captured, expressed in tonnes (t);
- (c) total annual quantity of hydrogen production, expressed in tonnes (t); and
- (d) total annual quantity of hydrogen purchased, expressed in tonnes (t).
3. Any person subject to this schedule shall for paragraph 2(b) indicate
- (a) if the CO₂ that is recovered or captured is used on-site or sent off-site; and
- (b) the purpose for which the recovered or captured CO₂ is used or the type of facility to which the recovered or captured CO₂ is sent.
4. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 10.A of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity of feedstock charged, reported by feedstock type, expressed in
- (a) cubic metres (m³), for gaseous quantities;
- (b) litres (l), for liquid quantities;
- (c) tonnes (t), for non-biomass solid quantities; and
- (d) bone-dry tonnes (t), for biomass-derived solid fuel quantities.
5. Any person subject to this schedule shall, for each feedstock type used under section 4, report the annual weighted average carbon content expressed in
- (a) kilograms (kg) of C/cubic metres (m³) of feedstock, for gaseous quantities;
- (b) kilograms (kg) of C/kilolitres (kl) of feedstock, for liquid quantities; and
- (c) kilograms (kg) of C/kilograms (kg) of feedstock, for solid quantities.
6. Any person subject to this schedule shall, when an accepted Alberta-specific methodology is used to report the emissions under paragraph 2(a), report the quantity of CO₂ in the feed gas, by feedstock type, expressed in tonnes (t).
- b) la quantité annuelle totale de CO₂ récupéré/capté, exprimée en tonnes (t);
- c) la quantité annuelle totale d'hydrogène produit, exprimée en tonnes (t);
- d) la quantité annuelle totale d'hydrogène acheté, exprimée en tonnes (t).
3. Quiconque est visé par la présente annexe doit, dans le cas de l'alinéa 2b), préciser si :
- a) le CO₂ récupéré ou capté sera utilisé sur place ou envoyé hors site;
- b) le but dans lequel le CO₂ récupéré ou capté est utilisé ou le type d'installation vers laquelle le CO₂ récupéré ou capté est envoyé.
4. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre de la section 10.A des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale de matières premières utilisées, par type de matière première, exprimée en :
- a) mètres cubes (m³), pour les quantités gazeuses;
- b) litres (l), pour les quantités liquides;
- c) tonnes (t), pour les quantités solides de matières autres que la biomasse;
- d) tonnes (t) anhydres, pour les quantités de combustibles solides issus de la biomasse.
5. Quiconque est visé par la présente annexe doit, pour chaque type de matières premières utilisées selon l'article 4, communiquer la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone exprimée en :
- a) kilogrammes (kg) de C/mètres cubes (m³) de matières premières, pour les quantités gazeuses;
- b) kilogrammes (kg) de C/kilolitres (kl) de matières premières, pour les quantités liquides;
- c) kilogrammes (kg) de C/kilogrammes (kg) de matières premières, pour les quantités solides.
6. Quiconque est visé par la présente annexe doit, lorsqu'une méthode approuvée propre à l'Alberta est utilisée pour communiquer les émissions en vertu de l'alinéa 2a), communiquer la quantité de CO₂ dans le gaz d'alimentation, par type de matières premières, exprimée en tonnes (t).

7. Any person subject to this schedule who uses data from CEMS to report emissions, must report

(a) emissions information required under paragraph 2(a). This shall not include the emissions information specified for CEMS in Schedule 7 of this notice; and

(b) additional information required under paragraphs 2(b), 2(c), 2(d), and 3.

8. Any person subject to this schedule shall report the methods used to quantify emissions.

SCHEDULE 16

Petroleum refining

1. This schedule applies to any person who operates a facility described in subparagraph 1(b)(ii)k. of Schedule 3 of this notice. For fuel combustion and flaring emissions, the person shall report using Schedule 7 of this notice. For hydrogen production emissions, the person shall report using Schedule 15 of this notice.

2. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 11.A of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity of CO₂, CH₄, and N₂O emissions from catalyst regeneration, expressed in tonnes (t).

3. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 11.B of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity of CO₂, CH₄, and N₂O emissions from process vents, expressed in tonnes (t).

4. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 11.C of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity of CO₂ and CH₄ emissions from asphalt production, expressed in tonnes (t).

5. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 11.D of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity of CO₂ emissions from sulphur recovery units, expressed in tonnes (t). Any person subject to this schedule shall provide documentation

7. Quiconque est visé par la présente annexe et utilise les données des SMECE pour communiquer les émissions doit communiquer ce qui suit :

a) les renseignements sur les émissions exigés à l'alinéa 2a). Cela ne comprend pas les renseignements précisés pour les SMECE à l'annexe 7 du présent avis;

b) les renseignements supplémentaires exigés aux alinéas 2b), 2c) et 2d) et à l'article 3.

8. Quiconque est visé par la présente annexe doit communiquer les méthodes utilisées pour quantifier les émissions.

ANNEXE 16

Raffinage de pétrole

1. La présente annexe s'applique à quiconque exploite une installation décrite au sous-alinéa 1b)(ii)k. de l'annexe 3 du présent avis. Pour les émissions dues à la combustion de combustibles et au torchage, la personne doit communiquer les émissions selon l'annexe 7 du présent avis. Pour les émissions dues à la production d'hydrogène, la personne doit communiquer les émissions selon l'annexe 15 du présent avis.

2. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre de la section 11.A des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, de CH₄ et de N₂O provenant de la régénération des catalyseurs, exprimée en tonnes (t).

3. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre de la section 11.B des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, de CH₄ et de N₂O provenant de l'évacuation des procédés, exprimée en tonnes (t).

4. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre de la section 11.C des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂ et de CH₄ provenant de la production d'asphalte, exprimée en tonnes (t).

5. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre de la section 11.D des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂ provenant des unités de récupération du soufre, exprimée

of the methodology if they are using a source-specific molar fraction of CO₂ in sour gas in Equation 11-14.

6. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 11.F of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity of CH₄ emissions from above-ground storage tanks, expressed in tonnes (t).

7. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 11.G of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity of CO₂, CH₄ and N₂O emissions from wastewater treatment plants, expressed in tonnes (t).

8. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 11.H of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity of CH₄ emissions from oil-water separators, expressed in tonnes (t).

9. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 11.I of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity of CH₄ emissions from equipment leaks at refineries, expressed in tonnes (t).

10. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 11.J of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity of CO₂, CH₄, and N₂O emissions from coking calcining units, expressed in tonnes (t).

11. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 11.K of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity of CO₂, CH₄, and N₂O emissions from uncontrolled blowdown systems, expressed in tonnes (t).

12. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 11.L of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity of CH₄ emissions from loading operations, expressed in tonnes (t).

en tonnes (t). La documentation de la méthode doit être fournie si l'on utilise une fraction molaire de CO₂ spécifique à la source dans le gaz acide pour l'équation 11-14.

6. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre de la section 11.F des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale d'émissions de CH₄ provenant de réservoirs de stockage en surface, exprimée en tonnes (t).

7. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre de la section 11.G des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, de CH₄ et de N₂O d'usines de traitement des eaux usées, exprimée en tonnes (t).

8. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre de la section 11.H des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale d'émissions de CH₄ provenant des séparateurs huile-eau, exprimée en tonnes (t).

9. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre de la section 11.I des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale d'émissions de CH₄ provenant des fuites d'équipement à la raffinerie, exprimée en tonnes (t).

10. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre de la section 11.J des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, de CH₄ et de N₂O provenant des unités de calcination du coke, exprimée en tonnes (t).

11. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre de la section 11.K des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, de CH₄ et de N₂O provenant des systèmes de purge non contrôlés, exprimée en tonnes (t).

12. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre de la section 11.L des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale d'émissions de CH₄ provenant des opérations de chargement, exprimée en tonnes (t).

13. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 11.M of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the total annual quantity of CH₄ emissions from delayed coking units, expressed in tonnes (t).

14. Any person subject to this schedule shall report, using data available through typical operations, for each of crude oil, propane, butane and ethanol brought into the facility for input into the refining process or as a fuel additive, the

(a) total annual quantities

(i) of crude oil and ethanol expressed in kilolitres (kl), and

(ii) of propane and butane expressed in cubic metres (m³);

(b) annual higher heating value, expressed in megajoules (MJ) per unit; and

(c) annual average carbon content, expressed in kilograms (kg) of carbon per unit.

15. Any person subject to this schedule shall, for each feedstock used under sections 2 to 13, report the total annual

(a) gaseous quantities, expressed in cubic metres (m³);

(b) solid quantities, expressed in tonnes (t);

(c) liquid quantities, expressed in kilolitres (kl); and

(d) biomass-derived solid quantities, expressed in bone-dry tonnes (t).

16. Any person subject to this schedule who operates a facility with stacks monitored by CEMS may use the annual emissions data from CEMS to report the emissions and production information under sections 2 to 13. This shall not include the emissions information specified for CEMS in Schedule 7 and Schedule 15 of this notice.

17. Any person subject to this schedule shall report the methods used to quantify emissions.

13. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre de la section 11.M des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer la quantité annuelle totale d'émissions de CH₄ provenant des unités de cokéfaction retardée, exprimée en tonnes (t).

14. Quiconque est visé par la présente annexe doit, au moyen des données disponibles pour les activités typiques, pour tout pétrole brut, propane, butane et éthanol acheminé à l'installation aux fins de raffinage ou d'utilisation comme additif de combustible, communiquer ce qui suit :

a) les quantités annuelles totales :

(i) de pétrole brut et d'éthanol, exprimées en kilolitres (kl),

(ii) de propane et de butane, exprimées en mètres cubes (m³);

b) la valeur annuelle du pouvoir calorifique supérieur, exprimée en mégajoules (MJ) par unité;

c) la teneur moyenne annuelle en carbone, exprimée en kilogrammes (kg) de carbone par unité.

15. Quiconque est visé par la présente annexe doit, pour chaque matière première utilisée et visée par les articles 2 à 13, communiquer les quantités annuelles totales suivantes :

a) les quantités gazeuses, exprimées en mètres cubes (m³);

b) les quantités solides, exprimées en tonnes (t);

c) les quantités liquides, exprimées en kilolitres (kl);

d) les quantités solides issues de la biomasse, exprimées en tonnes (t) anhydres.

16. Quiconque est visé par la présente annexe et exploite une installation pourvue d'une ou de plusieurs cheminées surveillées par des SMECE peut utiliser les données d'émissions annuelles des SMECE pour communiquer les renseignements sur les émissions et la production conformément aux articles 2 à 13. Cela ne comprend pas les renseignements sur les émissions précisés pour les SMECE à l'annexe 7 et à l'annexe 15 du présent avis.

17. Quiconque est visé par la présente annexe doit communiquer les méthodes utilisées pour quantifier les émissions.

SCHEDULE 17**Pulp and paper production**

1. This schedule applies to any person who operates a facility described in subparagraph 1(b)(ii)l. of Schedule 3 of this notice. For fuel combustion and flaring emissions, the person shall report using Schedule 7 of this notice.

2. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 12.A of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the

(a) total annual quantity of CO₂ emissions from the addition of carbonates in the chemical recovery of chemical pulp mills, expressed in tonnes (t);

(b) total annual quantity of CO₂, CH₄ and N₂O emissions from on-site wastewater treatment plants, expressed in tonnes (t);

(c) total annual quantity of pulp, expressed in tonnes (t) of air-dried pulp;

(d) total annual quantity of input carbonate material, by carbonate type, expressed in tonnes (t);

(e) annual weighted average carbon content of input carbonate material, by carbonate type, expressed in tonnes of C/tonnes of carbonate material, if using equation 12-2 in section 12 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements;

(f) total annual quantity of carbon-containing process output material, by material type, expressed in tonnes (t), if using equation 12-2 in section 12 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements;

(g) annual weighted average carbon content of carbon-containing process output material, by material type, expressed in tonnes of C/tonnes of material, if using equation 12-2 in section 12 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements; and

(h) annual weighted average of fraction of calcination achieved, by type of carbonate used, if using equation 12-3 in section 12 of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements. If not using the default value, the method used must be provided.

ANNEXE 17**Fabrication de pâtes et papiers**

1. La présente annexe s'applique à quiconque exploite une installation décrite au sous-alinéa 1b)(ii)l. de l'annexe 3 du présent avis. Pour les émissions dues à la combustion de combustibles et au torchage, la personne doit communiquer les émissions selon l'annexe 7 du présent avis.

2. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre de la section 12.A des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer ce qui suit :

a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂ provenant de l'ajout de carbonates dans le procédé de récupération chimique dans les usines de pâte chimique, exprimée en tonnes (t);

b) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂, de CH₄ et de N₂O des usines de traitement des eaux usées sur place, exprimée en tonnes (t);

c) la quantité annuelle totale de pâte, exprimée en tonnes (t) de pâte séchée à l'air;

d) la quantité annuelle totale de matières carbonées consommées, par type de matière carbonée, exprimée en tonnes (t);

e) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des matières carbonées consommées, par type de matière carbonée, exprimée en tonnes de C/tonnes de matière carbonée, si l'équation 12-2 est utilisée à la section 12 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024;

f) la quantité annuelle totale de matières carbonées produites, par type de matière, exprimée en tonnes (t), si l'équation 12-2 est utilisée à la section 12 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024;

g) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des matières carbonées produites, par type de matière, exprimée en tonnes de C/tonnes de matière, si l'équation 12-2 est utilisée à la section 12 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024;

h) la moyenne pondérée annuelle de la fraction de calcination obtenue, par type de carbonate utilisé, si l'équation 12-3 est utilisée à la section 12 des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024. Si la valeur par défaut n'est pas utilisée, la méthode utilisée doit être précisée.

3. Any person subject to this schedule who uses data from CEMS to report emissions, must report

(a) emissions information required under paragraphs 2(a) and 2(b). This shall not include the emissions information specified for CEMS in Schedule 7 of this notice; and

(b) production information required under paragraph 2(c).

4. Any person subject to this schedule shall report the methods used to quantify emissions.

SCHEDULE 18

Base metal production

1. This schedule applies to any person who operates a facility described in subparagraph 1(b)(ii)m. of Schedule 3 of this notice. For fuel combustion and flaring emissions, the person shall report using Schedule 7 of this notice.

2. Any person subject to this schedule shall use the greenhouse gas quantification methods in section 13.A of Canada's 2024 Greenhouse Gas Quantification Requirements to report the

(a) total annual quantity of CO₂ emissions from base metal production, by type of base metal, expressed in tonnes (t);

(b) total annual quantity of carbon-containing process input material (e.g. flux reagents, reducing agents or electrode consumption), by material type, expressed in tonnes (t);

(c) annual weighted average carbon content of carbon-containing process input (e.g. flux reagents, reducing agents or electrode consumption) by material type, expressed in tonnes of C/tonnes of carbon-containing process input material;

(d) total annual quantity of carbon-containing process output material, by material type, expressed in tonnes (t);

(e) annual weighted average carbon content of carbon-containing process output, by material type, expressed in tonnes of C/tonnes of material; and

(f) total annual quantity of individual base metal or nickel matte produced, by type, expressed in tonnes (t).

3. Quiconque est visé par la présente annexe et utilise les données des SMECE pour communiquer les émissions doit communiquer ce qui suit :

a) les renseignements sur les émissions exigés aux alinéas 2a) et b). Cela ne comprend pas les renseignements sur les émissions précisés pour les SMECE à l'annexe 7 du présent avis;

b) les renseignements sur la production exigés à l'alinéa 2c).

4. Quiconque est visé par la présente annexe doit communiquer les méthodes utilisées pour quantifier les émissions.

ANNEXE 18

Production de métaux communs

1. La présente annexe s'applique à quiconque exploite une installation décrite au sous-alinéa 1b)(ii)m. de l'annexe 3 du présent avis. Pour les émissions dues à la combustion de combustibles et au torchage, la personne doit communiquer les émissions selon l'annexe 7 du présent avis.

2. Quiconque est visé par la présente annexe doit utiliser les méthodes de quantification des gaz à effet de serre de la section 13.A des Exigences relatives à la quantification des gaz à effet de serre du Canada pour 2024 afin de communiquer ce qui suit :

a) la quantité annuelle totale d'émissions de CO₂ provenant de la production de métaux communs, par type de métal commun, exprimée en tonnes (t);

b) la quantité annuelle totale de matières carbonées consommées (par exemple réactifs de flux, agents réducteurs ou consommation d'électrodes), par type de matière, exprimée en tonnes (t);

c) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des matières carbonées consommées (par exemple réactifs de flux, agents réducteurs ou consommation d'électrodes) par type de matière, exprimée en tonnes de C/tonnes de matières carbonées consommées;

d) la quantité annuelle totale de matières carbonées produites, par type de matière, exprimée en tonnes (t);

e) la teneur moyenne annuelle pondérée en carbone des matières carbonées produites, par type de matière, exprimée en tonnes de C/tonnes de matière;

f) la quantité annuelle totale de chaque métal commun ou matte de nickel produit, par type, exprimée en tonnes (t).

3. Any person subject to this schedule who uses data from CEMS to report emissions, must report

(a) emissions information required under paragraph 2(a). This shall not include the emissions information specified for CEMS in Schedule 7 of this notice; and

(b) production information required under paragraph 2(f).

4. Any person subject to this schedule shall report the methods used to quantify emissions.

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the notice.)

The Government of Canada established the Greenhouse Gas Reporting Program (GHGRP) in 2004 to collect and publish greenhouse gas (GHG) emissions information annually from the largest emitting Canadian facilities. Through this mandatory reporting program, a notice is issued in accordance with section 46 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (the Act) and published in the *Canada Gazette*, outlining the reporting requirements. Operators of facilities that meet the criteria specified in the notice are required to submit their information to Environment and Climate Change Canada (ECCC) by June 1 of each year. The GHGRP is part of Canada's ongoing effort to develop, through a collaborative process with provinces and territories, a harmonized and efficient reporting system that will meet the information needs of all levels of government, provide Canadians with reliable and timely information on greenhouse gas emissions and support regulatory initiatives.

In December 2016, the Government of Canada published the *Notice of intent to inform stakeholders of upcoming consultations on proposed changes to the Greenhouse Gas Reporting Program* to pursue an expansion to the GHGRP in order to

- enable direct use of the reported data in Canada's National Greenhouse Gas Inventory;
- increase the consistency and comparability of GHG data across jurisdictions; and
- obtain a more comprehensive picture of emissions by Canadian facilities.

The notice requiring the reporting of 2017 GHG information, published in December 2017, represented Phase 1 of

3. Quiconque est visé par la présente annexe et utilise les données des SMECE pour communiquer les émissions doit communiquer ce qui suit :

a) les renseignements sur les émissions exigés à l'alinéa 2a). Cela ne comprend pas les renseignements sur les émissions précisés pour les SMECE à l'annexe 7 du présent avis;

b) les renseignements sur la production exigés à l'alinéa 2f).

4. Quiconque est visé par la présente annexe doit communiquer les méthodes utilisées pour quantifier les émissions.

NOTE EXPLICATIVE

(La présente note ne fait pas partie de l'avis.)

En 2004, le gouvernement du Canada a établi le Programme de déclaration des gaz à effet de serre (PDGES) afin de recueillir et de publier annuellement des informations sur les émissions de gaz à effet de serre (GES) des plus grands émetteurs du Canada. Dans le cadre de ce programme de déclaration obligatoire, un avis est publié dans la *Gazette du Canada*, conformément à l'article 46 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [la Loi], pour décrire les exigences en matière de déclaration. Les exploitants des installations qui répondent aux critères énoncés dans l'avis sont tenus de présenter une déclaration à Environnement et Changement climatique Canada (ECCC) avant le 1^{er} juin de chaque année. Le PDGES s'inscrit dans le cadre des efforts continus déployés par le Canada pour élaborer, par un processus de collaboration avec les provinces et les territoires, un système de déclaration harmonisé et efficace qui répondra aux besoins en information de tous les ordres de gouvernement, qui fournira aux Canadiens une information rapide et fiable sur les émissions de gaz à effet de serre et qui soutiendra les initiatives réglementaires.

En décembre 2016, le gouvernement du Canada a publié l'*Avis d'intention afin d'informer les intervenants des prochaines consultations au sujet des changements proposés au Programme de déclaration des gaz à effet de serre* afin d'assurer l'expansion du PDGES pour :

- permettre l'utilisation directe des données déclarées dans l'Inventaire national des gaz à effet de serre;
- augmenter l'uniformité et la comparabilité des données sur les GES déclarés dans l'ensemble des administrations;
- obtenir un portrait plus complet des émissions provenant des installations canadiennes.

L'avis requérant la déclaration des renseignements sur les GES pour 2017, publié en décembre 2017, représentait la

the expansion. In this phase, the reporting threshold was lowered to require all facilities emitting 10 000 tonnes or more of GHGs (in CO₂ eq. units) to report. Specific industry sectors were also required to report additional information, using prescribed methods. These sectors were cement, lime, aluminium, iron and steel producers, as well as facilities involved in CO₂ capture, transport, injection and storage activities.

The notice requiring the reporting of 2018 GHG information, published in January 2019, continued the expansion through Phase 2 by requiring more industry sectors to report additional information, using prescribed methods. These sectors were ammonia producers, base metal producers, electric power generation, ethanol producers, hydrogen producers, mining operations (except oil and gas), nitric acid producers, petroleum refineries, and pulp and paper producers.

This notice covers two years of reporting (2024 and 2025) and maintains the requirements of the two initial phases of the expansion as well as several changes that were consulted on in summer 2022 (see [ECCC's response to stakeholder feedback](#)). Some additional minor updates have also been introduced. Note that the GHGRP no longer allows facilities subject to expanded reporting requirements to upload provincial reports. Further expansion of the program will be assessed in future reporting cycles.

Information required to be reported as outlined in this notice will continue to be collected via the ECCC Single Window (SW) system. This system currently collects data for ECCC's GHGRP and for British Columbia, Alberta, Ontario, and New Brunswick to support provincial GHG reporting regulations; and for the National Pollutant Release Inventory, its partners and various other partner programs. Facilities that must report to the GHGRP for either the 2024 or 2025 calendar year, or both, and that are subject to the federal *Output-Based Pricing System Regulations* will report the information required by each program in separate reports through the same reporting system. Facilities that are not subject to these Regulations are still subject to the requirements in this notice and must submit a report to the GHGRP. Further information on the GHGRP and step-by-step instructions on how to navigate the SW system are available on the [program website](#).

phase 1 de cette expansion. Pour cette phase, le seuil de déclaration a été abaissé afin que toutes les installations émettant 10 000 tonnes ou plus de GES (en éq. CO₂) soient visées. Il a aussi été requis de secteurs spécifiques de l'industrie de communiquer des renseignements supplémentaires, en utilisant des méthodes prescrites. Ces secteurs étaient ceux du ciment, de la chaux, de l'aluminium, du fer et de l'acier, ainsi que les installations exerçant des activités de capture, de transport, d'injection ou de stockage du CO₂.

L'avis requérant la déclaration des renseignements sur les GES pour 2018, publié en janvier 2019, s'inscrivait dans la continuité de l'expansion du PDGES avec la mise en œuvre de la phase 2 qui visait à exiger d'autres secteurs industriels de communiquer des renseignements supplémentaires au moyen des méthodes prescrites. Ces secteurs étaient ceux de la production d'ammoniac, de métaux communs, d'électricité, d'éthanol, d'hydrogène, d'acide nitrique, de l'exploitation minière (à l'exception du pétrole et du gaz), des raffineries de pétrole et des pâtes et papiers.

Le présent avis couvre deux années de déclaration (2024 et 2025) et maintient les exigences des deux phases initiales de l'expansion ainsi que plusieurs changements qui ont fait l'objet de consultations à l'été 2022 (voir [la réponse d'ECCC aux commentaires des parties prenantes](#)). D'autres mises à jour mineures ont également été introduites. Notez que le PDGES ne permet plus aux installations assujetties à des exigences de déclaration élargies de télécharger des rapports provinciaux. La poursuite de l'expansion du programme sera évaluée dans les prochains cycles de déclaration.

Les renseignements qui doivent être déclarés conformément au présent avis continueront d'être recueillis au moyen du système de Guichet unique d'ECCC. Ce système recueille actuellement les données pour le PDGES d'ECCC et pour la Colombie-Britannique, l'Alberta, l'Ontario et le Nouveau-Brunswick dans le but de soutenir les exigences de réglementation des provinces en matière de déclaration des GES, ainsi que pour l'Inventaire national des rejets de polluants, ses partenaires et divers autres programmes partenaires. Les installations qui sont tenues de communiquer leurs émissions au PDGES pour l'année civile 2024, l'année civile 2025 ou les deux années civiles et qui sont assujetties au *Règlement sur le système de tarification fondé sur le rendement* soumettront les renseignements requis par chacun des programmes dans des rapports distincts au moyen du même système de déclaration. Les installations qui ne sont pas assujetties à ce règlement sont néanmoins soumises aux exigences du présent avis et doivent présenter un rapport au PDGES. Des renseignements complémentaires sur le PDGES ainsi que des instructions étape par étape sur la façon de naviguer dans le Guichet unique sont disponibles sur le [site Web du programme](#).

Compliance with the Act is mandatory and specific offences are established by subsections 272(1) and 272.1(1) of the Act. Subsections 272(2), (3), (4) and 272.1(2), (3) and (4) of the Act set the penalties for persons who contravene section 46 of the Act. Offences include the offence of failing to comply with an obligation arising from the present notice and the offence of providing false or misleading information. Penalties for a first offence include fines of up to \$1,000,000 for an individual and \$6,000,000 for a corporation. The minimum and maximum fines are doubled for second or subsequent offences.

The text of the [Act](#) is available on Justice Canada's website.

The Act is enforced in accordance with the [Compliance and Enforcement Policy for the Canadian Environmental Protection Act, 1999](#). Suspected violations under the Act can be reported to the Enforcement Branch by email at Enviroinfo@ec.gc.ca.

For more information on the GHGRP, including guidance documents, annual summary reports, and access to reported data, please visit the [GHGRP website](#).

Le respect de la Loi est obligatoire et des infractions particulières sont décrites aux paragraphes 272(1) et 272.1(1) de la Loi. Les paragraphes 272(2), (3), (4) et 272.1(2), (3) et (4) de la Loi déterminent les peines applicables pour quiconque contrevient à l'article 46 de la Loi. Les infractions comprennent l'omission de se conformer à une obligation découlant du présent avis et la communication de renseignements faux ou trompeurs. Les peines pour une première infraction comprennent des amendes, dont le montant peut atteindre un maximum de 1 000 000 \$ pour une personne et 6 000 000 \$ pour une grande société. Les amendes minimales et maximales sont doublées en cas de récidive.

Le texte de la [Loi](#) est disponible sur le site Web de Justice Canada.

La Loi est mise en application en vertu de la [Politique d'observation et d'application de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement \(1999\)](#). Les infractions présumées à la Loi peuvent être signalées à la Direction générale de l'application de la loi par courriel à l'adresse suivante : Enviroinfo@ec.gc.ca.

Pour de plus amples renseignements sur le PDGES, y compris les documents d'orientation, les rapports sommaires annuels et l'accès aux données déclarées, veuillez consulter le [site Web du PDGES](#).