

Canada Gazette



Gazette du Canada

Part II

Partie II

OTTAWA, WEDNESDAY, OCTOBER 6, 2004

OTTAWA, LE MERCREDI 6 OCTOBRE 2004

Statutory Instruments 2004

Textes réglementaires 2004

SOR/2004-194 to 208 and SI/2004-122 to 128

DORS/2004-194 à 208 et TR/2004-122 à 128

Pages 1324 to 1442

Pages 1324 à 1442

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* Part II is published under authority of the *Statutory Instruments Act* on January 14, 2004, and at least every second Wednesday thereafter.

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

Each regulation or statutory instrument published in this number may be obtained as a separate reprint from Government of Canada Publications, Public Works and Government Services Canada. Rates will be quoted on request.

The *Canada Gazette* Part II is available in most libraries for consultation.

For residents of Canada, the cost of an annual subscription to the *Canada Gazette* Part II is \$67.50, and single issues, \$3.50. For residents of other countries, the cost of a subscription is US\$67.50 and single issues, US\$3.50. Orders should be addressed to: Government of Canada Publications, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at <http://canadagazette.gc.ca>. It is accessible in PDF (Portable Document Format) and in HTML (HyperText Mark-up Language) as the alternate format.

Copies of Statutory Instruments that have been registered with the Clerk of the Privy Council are available, in both official languages, for inspection and sale at Room 418, Blackburn Building, 85 Sparks Street, Ottawa, Canada.

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* Partie II est publiée en vertu de la *Loi sur les textes réglementaires* le 14 janvier 2004, et au moins tous les deux mercredis par la suite.

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

Il est possible d'obtenir un tiré à part de tout règlement ou de tout texte réglementaire publié dans le présent numéro en s'adressant aux Publications du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada. Le tarif sera indiqué sur demande.

On peut consulter la *Gazette du Canada* Partie II dans la plupart des bibliothèques.

Pour les résidents du Canada, le prix de l'abonnement annuel à la *Gazette du Canada* Partie II est de 67,50 \$ et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$. Pour les résidents d'autres pays, le prix de l'abonnement est de 67,50 \$US et le prix d'un exemplaire, de 3,50 \$US. Veuillez adresser les commandes à : Publications du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

La *Gazette du Canada* est aussi disponible gratuitement sur Internet au <http://gazetteducanada.gc.ca>. La publication y est accessible en format PDF (Portable Document Format) et en HTML (langage hypertexte) comme média substitut.

Des exemplaires des textes réglementaires enregistrés par le greffier du Conseil privé sont à la disposition du public, dans les deux langues officielles, pour examen et vente à la Pièce 418, Édifice Blackburn, 85, rue Sparks, Ottawa, Canada.

Registration
SOR/2004-194 21 September, 2004

EXPORT AND IMPORT OF ROUGH DIAMONDS ACT

Order Amending the Schedule to the Export and Import of Rough Diamonds Act

The Minister of Natural Resources, pursuant to section 3 of the *Export and Import of Rough Diamonds Act*^a, hereby makes the annexed *Order Amending the Schedule to the Export and Import of Rough Diamonds Act*.

Ottawa, September 8, 2004

John Efford
Minister of Natural Resources

ORDER AMENDING THE SCHEDULE TO THE EXPORT AND IMPORT OF ROUGH DIAMONDS ACT

AMENDMENT

1. The schedule to the *Export and Import of Rough Diamonds Act*¹ is replaced by the following:

SCHEDULE (Sections 2 and 3)

PARTICIPANTS

Angola
Armenia
Australia
Belarus
Botswana
Brazil
Bulgaria
Canada
Central African Republic
China
Croatia
Democratic Republic of Congo
European Community
Ghana
Guinea
Guyana
India
Israel
Ivory Coast
Japan
Laos
Lesotho
Malaysia
Mauritius
Namibia

Enregistrement
DORS/2004-194 21 septembre 2004

LOI SUR L'EXPORTATION ET L'IMPORTATION DES DIAMANTS BRUTS

Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur l'exportation et l'importation des diamants bruts

En vertu de l'article 3 de la *Loi sur l'exportation et l'importation des diamants bruts*^a, le ministre des Ressources naturelles prend l'*Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur l'exportation et l'importation des diamants bruts*, ci-après.

Ottawa, le 8 septembre 2004

Le ministre des Ressources naturelles,
John Efford

ARRÊTÉ MODIFIANT L'ANNEXE DE LA LOI SUR L'EXPORTATION ET L'IMPORTATION DES DIAMANTS BRUTS

MODIFICATION

1. L'annexe de la *Loi sur l'exportation et l'importation des diamants bruts*¹ est remplacée par ce qui suit :

ANNEXE (articles 2 et 3)

PARTICIPANTS

Afrique du Sud
Angola
Arménie
Australie
Bélarus
Botswana
Brésil
Bulgarie
Canada
Chine
Communauté européenne
Corée du Sud
Côte d'Ivoire
Croatie
Émirats arabes unis
États-Unis d'Amérique
Ghana
Guinée
Guyana
Inde
Israël
Japon
Laos
Lesotho
Malaisie

^a S.C. 2002, c. 25

¹ S.C. 2002, c. 25

^a L.C. 2002, ch. 25

¹ L.C. 2002, ch. 25

SCHEDULE — *Continued*

PARTICIPANTS — *Continued*

Norway
Romania
Russia
Separate Customs Territory of Taiwan, Penghu, Kinmen and Matsu
Sierra Leone
Singapore
South Africa
South Korea
Sri Lanka
Switzerland
Tanzania
Thailand
Togo
Ukraine
United Arab Emirates
United States of America
Venezuela
Vietnam
Zimbabwe

COMING INTO FORCE

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

ANNEXE (*suite*)

PARTICIPANTS (*suite*)

Maurice
Namibie
Norvège
République centrafricaine
République démocratique du Congo
Roumanie
Russie
Sierra Leone
Singapour
Sri Lanka
Suisse
Tanzanie
Territoire douanier distinct de Taiwan, Penghu, Kinmen et Matsu
Thaïlande
Togo
Ukraine
Venezuela
Vietnam
Zimbabwe

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

Registration
SOR/2004-195 23 September, 2004

MOTOR VEHICLE SAFETY ACT

**Regulations Amending the Motor Vehicle Safety
Regulations (Rear Impact Guards)**

P.C. 2004-1009 23 September, 2004

Whereas, pursuant to subsection 11(3) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, a copy of the proposed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Rear Impact Guards)*, substantially in the form set out in the annexed Regulations, was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 5, 2002, and a reasonable opportunity was thereby afforded to interested persons to make representations to the Minister of Transport with respect to the proposed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to section 5^b and subsection 11(1) of the *Motor Vehicle Safety Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Rear Impact Guards)*.

Enregistrement
DORS/2004-195 23 septembre 2004

LOI SUR LA SÉCURITÉ AUTOMOBILE

**Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité
des véhicules automobiles (dispositifs de protection
arrière)**

C.P. 2004-1009 23 septembre 2004

Attendu que, conformément au paragraphe 11(3) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (dispositifs de protection arrière)*, conforme en substance au texte ci-après, a été publié dans la *Gazette du Canada* Partie I le 5 octobre 2002 et que les intéressés ont ainsi eu la possibilité de présenter leurs observations à cet égard au ministre des Transports,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu de l'article 5^b et du paragraphe 11(1) de la *Loi sur la sécurité automobile*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (dispositifs de protection arrière)*, ci-après.

^a S.C. 1993, c. 16

^b S.C. 1999, c. 33, s. 351

^a L.C. 1993, ch. 16

^b L.C. 1999, ch. 33, art. 351

REGULATIONS AMENDING THE MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS (REAR IMPACT GUARDS)

AMENDMENTS

1. Schedule III to the *Motor Vehicle Safety Regulations*¹ is amended by adding the following after item 222:

Column I Item (CMVSS)	Column II Description	Column III Classes of Vehicles																
		Motorcycle				Restricted- use Motorcycle	Multi- purpose Passenger Vehicle	Passenger Car	Snow- mobile	Snow- mobile Cutter	Trailer	Trailer Converter Dolly	Truck	Vehicle Imported Temporarily for Special Purposes	Low- speed Vehicle	Three- wheeled Vehicle		
Enclosed Motor- cycle	Open Motor- cycle	Limited- speed Motorcycle	Motor Tricycle	Bus														
223	Rear Impact Guards																X	

¹ C.R.C., c. 1038

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES
(DISPOSITIFS DE PROTECTION ARRIÈRE)**

MODIFICATIONS

1. L'annexe III du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles¹ est modifiée par adjonction, après l'article 222, de ce qui suit :

Colonne I		Colonne II		Colonne III Catégorie de véhicules												
Article (NSVAC)	Description	Auto-bus	Camion	Motocyclette				Moto-cyclette à usage restreint	Traîneau de motoneige	Chariot de conversion	Remorque	Véhicule de tourisme à usages multiples	Voiture de tourisme	Véhicule temporairement à des fins spéciales	Véhicule à basse vitesse	Véhicule à trois roues
				Moto-cyclette à habitacle fermé	Moto-cyclette sans habitacle fermé	Moto-cyclette à vitesse limitée	Tricycle à moteur									
223	Dispositifs de protection arrière															

¹ C.R.C., ch. 1038

2. Schedule IV to the Regulations is amended by adding the following after section 222:

Rear Impact Guards (Standard 223)

Interpretation

- 223.** (1) The definitions in this subsection apply in this section.
- “dangerous goods” has the same meaning as in section 2 of the *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992. (marchandises dangereuses)*
- “ground clearance” means the vertical distance from the bottom edge of a horizontal member to the ground. (*garde au sol*)
- “guard width” means, in respect of a rear impact guard that is installed on a trailer, the maximum horizontal guard dimension that is perpendicular to the longitudinal vertical plane passing through the longitudinal centreline of the trailer. (*largeur du dispositif de protection*)
- “horizontal member” means the horizontal structural member of a rear impact guard. (*pièce horizontale*)
- “hydraulic guard” means a rear impact guard designed to use fluid properties to provide a resistance force to deformation. (*dispositif de protection hydraulique*)
- “low-chassis trailer” means a trailer that has a chassis that extends behind the rearmost point of the rearmost tires and that has a lower rear surface that meets the configuration requirements of subsections (6) to (8). (*remorque à châssis surbaissé*)
- “outboard” means, in respect of a trailer, away from the trailer centreline and toward the side extremities of the trailer. (*extérieur*)
- “pulpwood trailer” means a trailer that is designed exclusively to carry harvested logs or pulpwood and that is constructed with a skeletal frame with no means for the attachment of a solid bed, body or container. (*remorque pour bois à pâte*)
- “rear extremity” means the rearmost point on a trailer that is above a horizontal plane located above the ground clearance and below a horizontal plane located 1 900 mm above the ground when the trailer is configured as specified in subsection (7) and when the trailer’s cargo doors, tailgate and other permanent structures are positioned as they normally are when the trailer is in motion, with non-structural protrusions such as tail lamps, rubber bumpers, hinges and latches excluded from the determination of the rearmost point. (*extrémité arrière*)
- “rear impact guard” means a device installed on or near the rear of a trailer so that, when the trailer is struck from the rear, the device limits the distance that the striking vehicle’s front end slides under the rear end of the trailer. (*dispositif de protection arrière*)
- “rounded corners” means the outermost ends of a rear impact guard’s horizontal member that curve upward. (*coins arrondis*)
- “side extremity” means the outermost point on a trailer’s side that is above a horizontal plane located above the ground clearance, below a horizontal plane located 1 900 mm above the ground, and between a transverse vertical plane tangent to the rear extremity of the trailer and a transverse vertical plane located 305 mm forward of that plane, with non-structural protrusions such as tail lamps, rubber bumpers, hinges and latches excluded from the determination of the outermost point. (*extrémité latérale*)
- “tanker trailer” means a trailer that is designed exclusively to transport dangerous goods and that meets the rear impact

2. L’annexe IV du même règlement est modifiée par adjonction, après l’article 222, de ce qui suit :

Dispositifs de protection arrière (Norme 223)

Définitions

- 223.** (1) Les définitions qui suivent s’appliquent au présent article.
- « coins arrondis » Les points limites de la pièce horizontale du dispositif de protection arrière qui sont courbés vers le haut. (*rounded corners*)
- « dispositif de protection arrière » Dispositif monté sur l’arrière ou près de l’arrière d’une remorque de façon à limiter, lorsqu’elle est heurtée par l’arrière par un véhicule, la distance sur laquelle glisse sous son extrémité arrière l’avant du véhicule qui la heurte. (*rear impact guard*)
- « dispositif de protection hydraulique » Dispositif de protection arrière conçu pour utiliser les propriétés des fluides en vue de produire une force de résistance à la déformation. (*hydraulic guard*)
- « extérieur » À l’égard d’une remorque, qualifie ce qui est éloigné de l’axe central de la remorque et qui tend vers les extrémités latérales de celle-ci. (*outboard*)
- « extrémité arrière » Le point le plus à l’arrière de la remorque qui se trouve au-dessus d’un plan horizontal situé au-dessus de la garde au sol et au-dessous d’un plan horizontal situé à 1 900 mm au-dessus du sol lorsque la remorque est configurée comme le prévoit le paragraphe (7) et lorsque les portes de chargement, le hayon et autres structures permanentes de la remorque sont à la position qu’ils occupent normalement lorsque celle-ci est en mouvement, les protubérances non structurales, notamment les feux arrière, les pare-chocs en caoutchouc, les charnières et les loquets, étant exclues dans le calcul du point le plus à l’arrière. (*rear extremity*)
- « extrémité latérale » Le point le plus à l’extérieur du flanc d’une remorque qui se trouve au-dessus d’un plan horizontal situé au-dessus de la garde au sol, au-dessous d’un plan horizontal situé à 1 900 mm au-dessus du sol, et entre un plan vertical transversal tangent à l’extrémité arrière de la remorque et un plan vertical transversal situé à 305 mm à l’avant de ce plan, les protubérances non structurales, notamment les feux arrière, les pare-chocs en caoutchouc, les charnières et les loquets, étant exclues dans le calcul du point le plus à l’extérieur. (*side extremity*)
- « garde au sol » La distance verticale à partir du bord inférieur de la pièce horizontale jusqu’au sol. (*ground clearance*)
- « largeur du dispositif de protection » À l’égard d’un dispositif de protection arrière monté sur une remorque, la dimension horizontale maximale du dispositif de protection arrière qui est perpendiculaire au plan vertical longitudinal passant par l’axe longitudinal de la remorque. (*guard width*)
- « marchandises dangereuses » S’entend au sens de l’article 2 de la *Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses. (dangerous goods)*
- « pièce horizontale » La pièce horizontale de charpente du dispositif de protection arrière. (*horizontal member*)
- « remorque à châssis surbaissé » Remorque dont le châssis se prolonge derrière le point le plus à l’arrière des pneus arrière et qui possède une surface arrière inférieure conforme aux exigences de configuration visées aux paragraphes (6) à (8). (*low-chassis trailer*)

protection requirements of National Standard of Canada CAN/CSA-B620-98, *Highway Tanks and Portable Tanks for the Transportation of Dangerous Goods* (August 1998), including Appendices A and B, as amended in April 1999, March 2000, July 2000, April 2001, November 2001 and May 2002, published by CSA. (*remorque-citerne*)

“wheels back trailer” means a trailer whose rearmost axle is permanently fixed and located such that the rearmost surface of the rearmost tires of the size recommended by the trailer manufacturer for that axle is not more than 305 mm forward of the transverse vertical plane tangent to the rear extremity of the trailer. (*remorque à roues arrière reculées*)

Application

(2) This section applies to every trailer with a GVWR of 4 536 kg or more other than

- (a) a pole trailer, a pulpwood trailer, a wheels back trailer or a trailer designed to be used as temporary living quarters;
- (b) a low-chassis trailer; and
- (c) a trailer designed to interact with, or having, work-performing equipment located in or moving through the area that would be occupied by a horizontal member that meets the configuration requirements of subsections (6) to (8).

Rear Impact Guard Requirement

(3) Every trailer shall be equipped with a rear impact guard that meets the configuration requirements of subsections (5) to (8), as well as the applicable test requirements of subsections (9) to (12) when tested in accordance with *Test Method 223 — Rear Impact Guard* (December 2003).

(4) Until September 1, 2007, instead of being equipped with a rear impact guard in accordance with subsection (3), at the option of the manufacturer who installs the rear impact guard, a trailer may be equipped with a rear impact guard that is installed in accordance with *Technical Standards Document No. 224 — Rear Impact Protection*, as amended from time to time and labelled in accordance with section 571.223 of the *Code of Federal Regulations* of the United States, Title 49 (revised as of October 1, 2000).

Configuration Requirements

(5) The horizontal member of a rear impact guard shall have a cross-sectional vertical height of at least 100 mm at any point across the guard width when installed on a trailer.

(6) The outermost surfaces of the horizontal member shall extend outboard to within 100 mm of the longitudinal vertical planes that are tangent to the side extremities, but shall not extend outboard of those planes.

« remorque à roues arrière reculées » Remorque dont l’essieu le plus à l’arrière est fixé en permanence et est situé de façon que la surface la plus à l’arrière des pneus arrière qui sont de la taille recommandée par le fabricant de la remorque, pour cet essieu, se trouve à au plus 305 mm de l’avant du plan vertical transversal tangent à l’extrémité arrière de la remorque. (*wheels back trailer*)

« remorque-citerne » Remorque qui est conçue exclusivement pour transporter des marchandises dangereuses et qui est conforme aux exigences sur la protection arrière de la norme nationale du Canada CAN/CSA-B620-98 intitulée *Citernes routières et citernes amovibles pour le transport des marchandises dangereuses*, (mai 1999), y compris les appendices A et B, modifiée en juillet 1999, en mars 2000, en septembre 2000, en octobre 2001, en novembre 2001 et en octobre 2002 et publiée par la CSA. (*tanker trailer*)

« remorque pour bois à pâte » Remorque conçue exclusivement pour le transport de billes de bois coupées ou de bois à pâte et qui est construite avec un châssis-squelette n’ayant aucun dispositif permettant de fixer une plate-forme, une carrosserie ou un conteneur. (*pulpwood trailer*)

Champ d’application

(2) Le présent article s’applique aux remorques d’un PNBV de 4 536 kg ou plus sauf :

- a) les remorques à poutre télescopique, les remorques pour bois à pâte, les remorques à roues arrière reculées ou les remorques aménagées en habitation temporaire;
- b) les remorques à châssis surbaissé;
- c) les remorques qui sont conçues pour interagir avec un équipement de travail ou qui sont dotées d’un tel équipement se trouvant ou se déplaçant dans l’aire qui serait occupée par une pièce horizontale qui est conforme aux exigences de configuration des paragraphes (6) à (8).

Dispositif de protection arrière obligatoire

(3) Les remorques doivent être dotées d’un dispositif de protection arrière qui est conforme aux exigences de configuration des paragraphes (5) à (8) de même qu’aux exigences de mise à l’essai applicables des paragraphes (9) à (12) lorsqu’il est mis à l’essai conformément à la *Méthode d’essai 223 — Dispositif de protection arrière* (décembre 2003).

(4) Jusqu’au 1^{er} septembre 2007, au lieu d’être dotées d’un dispositif de protection arrière en conformité avec le paragraphe (3), les remorques peuvent, au choix du fabricant qui l’installe, être dotées d’un dispositif qui est installé conformément au *Document de normes techniques n° 224 — Protection en cas de collision arrière*, avec ses modifications successives, et dont l’étiquetage est conforme à l’article 571.223 du titre 49 dans sa version révisée du 1^{er} octobre 2000 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis.

Exigences de configuration

(5) Lorsqu’elle est montée sur la remorque, la pièce horizontale du dispositif de protection arrière doit avoir une hauteur verticale en coupe transversale d’au moins 100 mm sur toute la largeur du dispositif de protection.

(6) Les surfaces les plus à l’extérieur de la pièce horizontale doivent se prolonger vers l’extérieur mais à 100 mm ou moins par rapport aux plans verticaux longitudinaux qui sont tangents aux extrémités latérales, sans les dépasser.

(7) When the trailer is resting on level ground, unloaded, with its full capacity of fuel, its tires inflated and its air suspension, if so equipped, pressurized in accordance with the manufacturer's recommendations, the ground clearance shall not exceed 560 mm at any point across the full width of the horizontal member. However, rounded corners may curve upward within 255 mm of the longitudinal vertical planes that are tangent to the side extremities.

(8) At any height above the ground clearance, the rearmost surface of the horizontal member shall be located as close as practicable to a transverse vertical plane tangent to the rear extremity of the trailer, and no more than 305 mm forward of that plane, as shown in Figure 1. However, the horizontal member may extend rearward of the plane.

Test Requirements

(9) Every rear impact guard shall demonstrate resistance to the following forces applied at the P1 and P2 test locations shown in Figure 2 by deflecting no more than 125 mm:

- (a) 50 000 N at test location P1 on either the left or the right side of the guard if it is symmetrical, but both sides must be independently tested if the guard is not symmetrical; and
- (b) 50 000 N at test location P2.

(10) Subject to subsection (11), every rear impact guard shall,

- (a) by deflecting no more than 125 mm, demonstrate resistance to a uniform test load of at least 350 000 N, which shall be applied uniformly across the horizontal member by a uniform load application structure centred on the guard, as shown in Figure 2 of *Test Method 223 — Rear Impact Guard* (December 2003);
- (b) in the case of a guard that demonstrates resistance to a uniform test load of 700 000 N or less, other than a hydraulic guard or one installed on a tanker trailer, absorb by plastic deformation at least 20 000 J of energy within the first 125 mm of deflection; and
- (c) have a ground clearance not exceeding 560 mm, measured at any one support to which the horizontal member is attached, as shown in Figure 3, after completion of the energy absorption test or, if that test is not required, after completion of the uniform load test.

(11) In the case of a rear impact guard that is symmetrical about the longitudinal vertical plane passing through the centre of the horizontal member, one half of the guard may be tested in accordance with subsection (12) if it is completely severed from the portion of the guard not being tested.

(12) When one half of a rear impact guard is tested it shall,

- (a) by deflecting no more than 125 mm, demonstrate resistance to a test load of at least 175 000 N, which shall be applied
 - (i) uniformly across the tested portion of the horizontal member by a uniform load application structure centred on that portion, as shown in Figure 2 of *Test Method 223 — Rear Impact Guard* (December 2003), or
 - (ii) by a single point load at one of the P3 test locations on the tested portion of the horizontal member, as shown in Figure 2;

(7) Lorsque la remorque sans charge repose sur un terrain plat et est remplie à sa pleine capacité de carburant, que les pneus sont gonflés et que la suspension pneumatique, le cas échéant, est mise en pression conformément aux recommandations du fabricant, la garde au sol ne doit excéder 560 mm en aucun point de la largeur de la pièce horizontale. Cependant, les coins arrondis peuvent être courbés vers le haut à partir de 255 mm par rapport aux plans verticaux longitudinaux qui sont tangents aux extrémités latérales.

(8) Quelle que soit la hauteur au-dessus de la garde au sol, la surface la plus à l'arrière de la pièce horizontale doit être située aussi près que possible d'un plan vertical transversal tangent à l'extrémité arrière de la remorque, et à au plus 305 mm à l'avant de ce plan, comme l'indique la figure 1. Cependant, la pièce horizontale peut se prolonger à l'arrière du plan.

Exigences de mise à l'essai

(9) Les dispositifs de protection arrière doivent démontrer une résistance aux forces suivantes aux points d'application P1 et P2 indiqués à la figure 2, sans fléchir de plus de 125 mm :

- a) 50 000 N au point d'application P1 du côté gauche ou du côté droit du dispositif de protection s'il est symétrique, mais les deux côtés doivent être mis à l'essai séparément si celui-ci est asymétrique;
- b) 50 000 N au point d'application P2.

(10) Sous réserve du paragraphe (11), les dispositifs de protection arrière doivent :

- a) sans fléchir de plus de 125 mm, démontrer une résistance à une charge d'essai uniforme d'au moins 350 000 N, laquelle charge doit être appliquée uniformément d'un côté à l'autre de la pièce horizontale au moyen d'un support d'essai d'une charge uniforme mis au centre du dispositif, comme l'indique la figure 2 de la *Méthode d'essai 223 — Dispositif de protection arrière* (décembre 2003);
- b) absorber, par déformation plastique, au moins 20 000 J d'énergie, dans les 125 premiers millimètres de fléchissement, dans le cas des dispositifs, autres que les dispositifs de protection hydrauliques ou les dispositifs dont sont dotées les remorques-citernes, qui démontrent une résistance à une charge d'essai uniforme d'au plus 700 000 N;
- c) avoir une garde au sol d'au plus 560 mm, mesurée à l'un quelconque des supports auquel la pièce horizontale est fixée, comme l'indique la figure 3, après que l'essai d'absorption d'énergie est terminé ou, si cet essai n'est pas exigé, après que l'essai de charge uniforme est terminé.

(11) Dans le cas d'un dispositif de protection arrière symétrique par rapport au plan vertical longitudinal passant par le centre de la pièce horizontale, la moitié du dispositif peut être mise à l'essai conformément au paragraphe (12) si celle-ci est complètement séparée du reste du dispositif qui n'est pas mis à l'essai.

(12) Lorsqu'une moitié d'un dispositif de protection arrière est mise à l'essai, elle doit :

- a) sans fléchir de plus de 125 mm, démontrer une résistance à une charge d'essai d'au moins 175 000 N, laquelle charge doit être appliquée, selon le cas :
 - (i) uniformément d'un côté à l'autre de la partie de la pièce horizontale qui est mise à l'essai, au moyen d'un support d'essai d'une charge uniforme mis au centre de cette partie, comme l'indique la figure 2 de la *Méthode d'essai 223 — Dispositif de protection arrière* (décembre 2003),

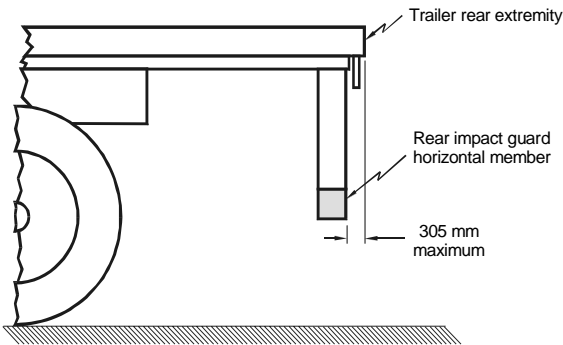
(b) in the case of a tested portion of a horizontal member that demonstrates resistance to a test load of 350 000 N or less, other than a hydraulic guard or one installed on a tanker trailer, absorb by plastic deformation at least 10 000 J of energy within the first 125 mm of deflection; and

(c) have a ground clearance not exceeding 560 mm, measured at any one support to which the horizontal member is attached, as shown in Figure 3, after completion of the energy absorption test or, if that test is not required, after completion of the load test.

(ii) à l'un des points d'application P3 de la partie de la pièce horizontale qui est mise à l'essai, au moyen d'une seule charge ponctuelle, comme l'indique la figure 2;

b) absorber, par déformation plastique, au moins 10 000 J d'énergie, dans les 125 premiers millimètres de fléchissement, dans le cas d'une partie d'une pièce horizontale qui est mise à l'essai, autre qu'un dispositif de protection hydraulique ou un dispositif dont sont dotées les remorques-citernes, qui démontre une résistance à une charge d'essai d'au plus 350 000 N;

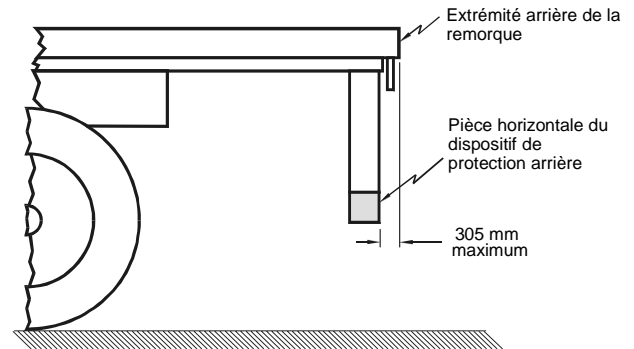
c) avoir une garde au sol d'au plus 560 mm, mesurée à l'un quelconque des supports auquel la pièce horizontale est fixée, comme l'indique la figure 3, après que l'essai d'absorption d'énergie est terminé ou, si cet essai n'est pas exigé, après que l'essai de charge est terminé.



Note:

1. Drawing not to scale

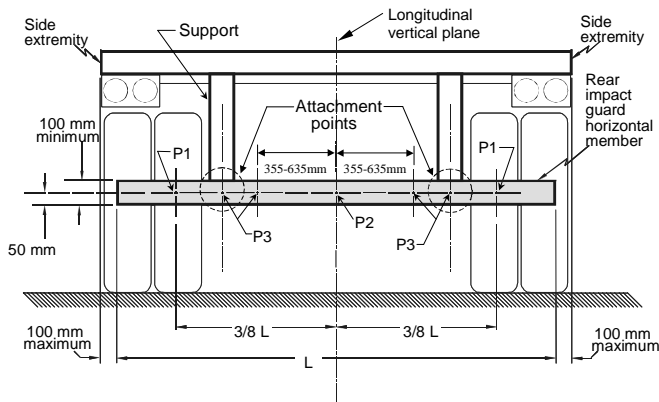
Figure 1 — Side View of Trailer



Remarque :

1. Le dessin n'est pas à l'échelle.

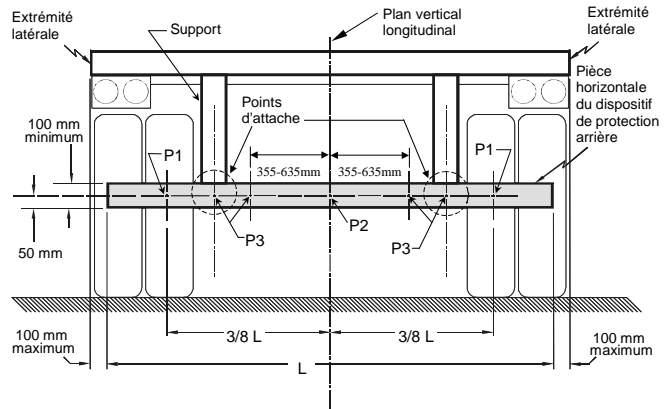
Figure 1 — Vue latérale de la remorque



Note:

1. Drawing not to scale

Figure 2 — Rear View of Trailer

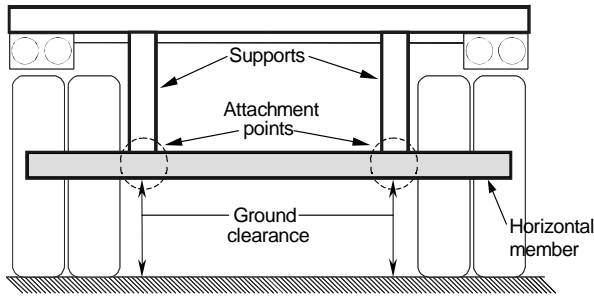


Remarque :

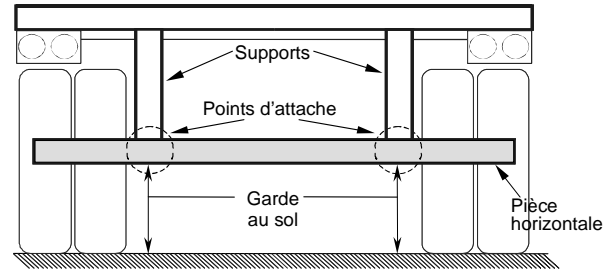
1. Le dessin n'est pas à l'échelle.

Figure 2 — Vue arrière de la remorque

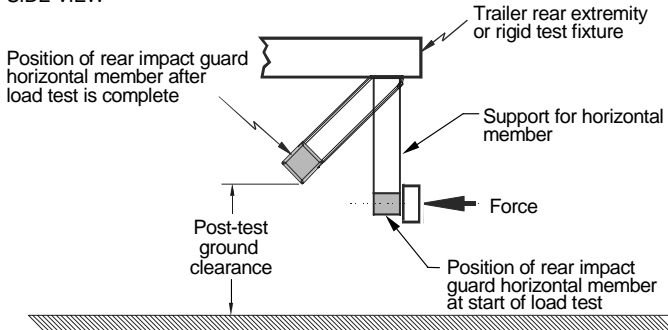
REAR VIEW



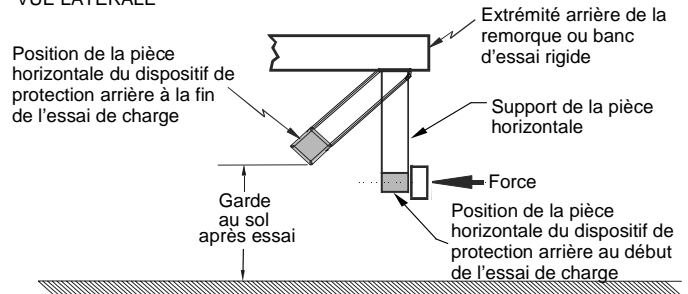
VUE ARRIÈRE



SIDE VIEW



VUE LATÉRALE



Note:

1. Drawing not to scale

Figure 3 — Load Application Test

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force one year after the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Department of Transport is amending the *Motor Vehicle Safety Regulations* to include section 223, "Rear Impact Guards". The purpose of this section is to reduce the injuries and deaths that occur when a passenger vehicle collides with the rear of a larger and heavier vehicle, such as a tractor-trailer. In such collisions, the passenger vehicle may slide underneath, or underride, the trailer to such an extent that the rear extremity of the trailer enters the passenger compartment. This amendment is intended to prevent passenger compartment intrusion, which can cause severe injuries and death, by limiting the extent of rear underride.

This new section requires most trailers with a gross vehicle weight rating (GVWR) of 4,536 kg or more to be equipped with a rear impact guard that meets specified configuration, deflection,

Remarque :

1. Le dessin n'est pas à l'échelle.

Figure 3 — Application d'une charge d'essai

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur une année après la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le ministère des Transports modifie le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* pour y inclure l'article 223, « Dispositifs de protection arrière ». Cet article vise à réduire les blessures et les pertes de vie qui surviennent lorsqu'un véhicule de tourisme entre en collision avec l'arrière d'un véhicule plus gros et plus lourd, tel un camion-remorque. Dans de telles collisions, le véhicule de tourisme peut glisser sous la remorque ou s'y encaster de telle façon que l'extrémité arrière de la remorque pénètre dans l'habitacle du véhicule. La présente modification a pour but de prévenir cette pénétration dans l'habitacle, qui peut causer des blessures graves et la mort, en restreignant l'ampleur de l'encastrement arrière.

Cette modification exige que la plupart des remorques d'un poids nominal brut (PNBV) de 4 536 kg ou plus soient dotées d'un dispositif de protection arrière qui répond à des critères

and energy absorption criteria. Section 223 defines a rear impact guard as “a device installed on or near the rear of a trailer so that, when the trailer is struck from the rear, the device limits the distance that the striking vehicle’s front end slides under the rear end of the trailer”. In practice, a rear impact guard usually consists of a bumper, or horizontal member, that is attached to or integrated into the rear-end structure of a trailer by two or more vertical supports.

This amendment also introduces an attendant test method, also called “Rear Impact Guard”, which sets out the procedure to be used for conducting the required strength and energy absorption tests in order to ensure consistency in testing. Test Method 223 allows the rear impact guard to be tested either as installed directly on a trailer or in a test fixture, provided the guard is installed on the test fixture in the same manner as it would be on a trailer.

Section 223 specifies four requirements governing the dimensions and configuration of rear impact guards. The horizontal member of the guard must be at least 100 mm in height at any point along its width, its ends must extend to within 100 mm of the sides of the trailer, and it may not be mounted more than 305 mm forward of the rear of the trailer. In addition, the ground clearance of the guard, which is the vertical distance from the bottom edge of the horizontal member to the ground, must be no greater than 560 mm. A ground-clearance limit of 560 mm is considered to be sufficiently low that it will protect small vehicles and sufficiently high that it will not impede normal trailer operations.

To ensure that the rear impact guard can withstand high-speed impacts, section 223 also sets out minimum strength requirements. A rear impact guard is required to withstand a minimum force of 50,000 N applied at its centre and at a point located at a distance of 3/8 the width of the guard from the centre. In addition, the guard is required to demonstrate resistance to a uniform test load of at least 350,000 N applied over its entire width. If the manufacturer chooses to forgo the energy absorption requirement described later in this section, the guard must demonstrate resistance to a uniform load of more than 700,000 N.

In the case of symmetrical rear impact guards, the manufacturer has the option of testing only one half of the guard, to half of the uniform strength requirements stipulated above. In this instance, the half of the guard being tested must be completely severed from the portion not being tested. Furthermore, when testing only half of the rear impact guard, the uniform test load may be replaced with a single-point test load. In the case where there are only two attachment points to the horizontal member of a symmetrical rear impact guard, the uniform test load may be replaced with a single-point test load applied at the junction of the support to the portion of the horizontal member being tested. If there are more than two attachment points to the symmetrical guard, the uniform test load may be replaced with a single-point test load applied not less than 355 and not more than 635 mm from the longitudinal vertical plane passing through the centre of the horizontal member.

précis en matière de dimensions, de fléchissement et d’absorption d’énergie. L’article 223 définit un dispositif de protection arrière comme étant un « Dispositif monté sur l’arrière ou près de l’arrière d’une remorque de façon à limiter, lorsqu’elle est heurtée par l’arrière par un véhicule, la distance sur laquelle glisse sous son extrémité arrière l’avant du véhicule qui la heurte ». En pratique, un dispositif de protection arrière est habituellement un pare-chocs, ou une pièce horizontale, qui est fixé ou intégré à la structure de l’extrémité arrière d’une remorque à l’aide de deux supports verticaux ou plus.

Cette modification présente également une méthode d’essai connexe, appelée aussi « Dispositif de protection arrière », qui établit la procédure à suivre pour effectuer les essais de résistance et d’absorption d’énergie afin d’assurer la cohérence des essais. La Méthode d’essai 223 permet de mettre à l’essai le dispositif installé directement sur une remorque ou sur un banc d’essai, à la condition que ce dispositif soit installé sur le banc de la même manière qu’il le serait sur une remorque.

L’article 223 précise quatre exigences régissant les dimensions et la configuration des dispositifs de protection arrière. La pièce horizontale doit avoir une hauteur d’au moins 100 mm sur toute sa largeur, ses extrémités doivent se prolonger jusqu’à 100 mm des côtés de la remorque, et elle ne peut être montée à plus de 305 mm à l’avant de l’arrière de la remorque. En outre, la garde maximale au sol du dispositif, qui est la distance verticale à partir du bord inférieur de la pièce horizontale jusqu’au sol, ne doit pas dépasser 560 mm. Cette limite de 560 mm est jugée suffisamment basse pour protéger les petits véhicules et suffisamment élevée pour ne pas nuire à l’utilisation normale de la remorque.

Afin de s’assurer que le dispositif de protection arrière peut résister à des collisions à grande vitesse, l’article 223 prévoit également des exigences minimales en matière de résistance. Un dispositif de protection arrière doit résister à une force minimale de 50 000 N appliquée en son centre et à un point situé à une distance équivalant aux 3/8 de sa largeur à partir du centre. En outre, le dispositif doit démontrer une résistance à une charge d’essai uniforme d’au moins 350 000 N appliquée sur toute sa largeur. Si le fabricant choisit de passer outre aux exigences d’absorption d’énergie décrites plus loin dans le présent article, le dispositif doit démontrer une résistance à une charge d’essai uniforme de plus de 700 000 N.

Pour ce qui concerne les dispositifs de protection arrières symétriques, le fabricant a le choix de ne mettre à l’essai que la moitié du dispositif, laquelle n’est alors soumise qu’à la moitié des exigences en matière de mise à l’essai uniforme indiquées plus haut. Dans ce cas, la moitié du dispositif de protection mise à l’essai doit être complètement séparée du reste du dispositif non mis à l’essai. De plus, lorsqu’on ne met à l’essai que la moitié du dispositif de protection, la charge d’essai uniforme peut être remplacée par une charge d’essai ponctuelle. Dans les cas où le dispositif symétrique a deux points d’attache à la pièce horizontale, la charge uniforme pourrait être remplacée par une charge ponctuelle appliquée à la jonction du support et de la pièce horizontale qui est mise à l’essai. En ce qui concerne un dispositif symétrique qui a plus de deux points d’attache à la pièce horizontale, la charge uniforme pourrait être remplacée par une charge ponctuelle appliquée au moins à 355 mm et au plus à 635 mm à partir du plan vertical longitudinal passant par le centre de la pièce horizontale.

Combined, these test requirements are intended to protect motorists from serious injury in collisions with speed differentials of 56 km/h and higher¹. According to the U.S. New Car Assessment Program, late-model motor vehicles are designed to withstand speed differentials of up to 56 km/h.

The energy absorption capacity of the rear impact guard can be measured during the 350,000 N uniform load test, in which case the guard is required to absorb at least 20,000 J of energy by plastic deformation within the first 125 mm of deflection. Alternatively, if half of a symmetrical guard is being tested, the energy absorption capacity of the guard can be measured during the 175,000 N load test, with the guard being required to absorb at least 10,000 J of energy by plastic deformation within the first 125 mm of deflection.

The energy absorption requirement will help reduce impact forces in a collision, but more important, it ensures that the guard will not sever from the trailer chassis when an equivalent load is applied, giving way to the possibility of passenger compartment intrusion.

As an alternative to the energy requirement, but still to prevent the separation of the rear impact guard, the guard must be able to demonstrate resistance to a uniform load of at least 700,000 N, or at least 350,000 N, if testing half of a symmetrical rear impact guard. This alternative load was established based on the department's research.

Finally, section 223 requires that the ground clearance of the horizontal member not exceed 560 mm after the energy absorption test or its alternative loading test. The department's research showed that some rear impact guards deformed on impact, allowing the striking vehicle to travel an unsafe distance under the guard and endangering the passengers. The purpose of the ground clearance measurement taken after the test is to effectively limit the extent of underride.

The requirements of section 223 apply to newly manufactured trailers with a GVWR of 4,536 kg or more, with the following exceptions: pole trailers, pulpwood trailers, low-chassis trailers, wheels back trailers, trailers designed as temporary living quarters, and trailers designed to interact with or having work-performing equipment located in or moving through the area that would be occupied by a horizontal member. These trailers, most of which are also exempt in the U.S., are excluded because their design does not permit the installation of a rear guard, their wheels or structure prevent or limit rear underride, or they rarely travel on public roadways. Also, as in the U.S., trailers that are designed exclusively for the transportation of dangerous goods and that meet the rear impact protection requirements of National Standard of Canada CAN/CSA — B620-98, *Highway Tanks and Portable Tanks for the Transportation of Dangerous Goods*, dated August 1998, are exempt from the energy absorption requirement.

Combinées, ces exigences en matière de mise à l'essai visent à protéger les automobilistes des blessures graves dans des collisions à des différentiels de vitesse de 56 km/h ou plus¹. Selon le *New Car Assessment Program* des États-Unis, les véhicules automobiles de modèles plus récents sont conçus pour supporter des différentiels de vitesse allant jusqu'à 56 km/h.

La capacité d'absorption d'énergie du dispositif de protection peut être mesurée au cours de l'essai de charge uniforme de 350 000 N, auquel cas le dispositif doit absorber par déformation plastique au moins 20 000 J d'énergie dans les 125 premiers millimètres de fléchissement. Par ailleurs, si la moitié d'un dispositif symétrique est mis à l'essai, la capacité d'absorption d'énergie du dispositif peut être mesurée au cours de l'essai de charge de 175 000 N, le dispositif devant absorber par déformation plastique au moins 10 000 J d'énergie dans les 125 premiers millimètres de fléchissement.

L'exigence en matière d'absorption d'énergie aidera à réduire les forces d'impact d'une collision, mais, ce qui est plus important encore, permettra de s'assurer que le dispositif ne sera pas arraché du châssis de la remorque lorsqu'une charge équivalente sera appliquée, rendant possible la pénétration dans l'habitacle.

Comme solution de rechange à l'exigence relative à l'énergie, mais toujours pour prévenir l'arrachement du dispositif de protection, celui-ci doit pouvoir démontrer une résistance à une charge uniforme d'au moins 700 000 N, ou encore une résistance à une charge d'essai d'au moins 350 000 N si seulement la moitié d'un dispositif symétrique est mise à l'essai. L'estimation de cette charge de rechange est fondée sur les recherches du ministère.

Enfin, l'article 223 exige que la garde au sol de la pièce horizontale ne dépasse pas 560 mm après l'essai d'absorption d'énergie ou l'essai de charge de rechange. Les recherches du ministère ont montré que certains dispositifs de protection arrière se déformaient au moment de l'impact, permettant au véhicule qui entrait en collision de continuer d'avancer sur une distance dangereuse sous le dispositif, mettant ainsi en danger les passagers. Le but visé en mesurant la garde au sol après l'essai est de limiter effectivement l'ampleur de l'encastrement.

Les exigences de l'article 223 s'appliquent aux remorques neuves d'un PNBV de 4 536 kg ou plus, avec les exceptions suivantes : les remorques à poutre télescopique, les remorques pour bois à pâte, les remorques à châssis surbaissé, les remorques à roues arrière reculées, les remorques aménagées en habitation temporaire et les remorques conçues pour qu'il y ait interaction avec un équipement de travail ou qui sont dotées d'un tel équipement situé ou se déplaçant dans l'aire qui serait occupée par une pièce horizontale. Ces remorques, dont la plupart sont également exemptées aux États-Unis, sont exclues parce que leur conception ne permet pas l'installation d'un dispositif de protection arrière, parce que leurs roues ou leur structure empêchent ou restreignent l'encastrement arrière, ou parce qu'elles se déplacent rarement sur les voies publiques. De plus, comme aux États-Unis, les remorques qui sont conçues exclusivement pour le transport de marchandises dangereuses et qui respectent les exigences en matière de protection contre les impacts arrière de la norme nationale du Canada CAN/CSA — B620-98, *Citernes routières et citernes amovibles pour le transport des marchandises dangereuses*, datée du mois d'août 1998, sont exemptées des exigences relatives à l'absorption d'énergie.

¹ Speed differential is the closing speed between two colliding vehicles.

¹ Le différentiel de vitesse est la vitesse de rapprochement entre deux véhicules qui entrent en collision.

Single-unit trucks are also excluded, which is in harmony with the analogous requirements of the U.S. Both U.S. statistics and data taken from the Canadian Traffic Accident Information Database (TRAID)² indicate that single-unit trucks are rarely involved in fatal rear-end collisions. Furthermore, many single-unit trucks are equipped with rear hydraulic lift platforms, which either exclude the trucks from the requirement for a rear impact guard or significantly increase the cost of its installation.

Since the mandate of the department is restricted to newly manufactured motor vehicles, the requirements of section 223 do not apply to the rear impact guards of trailers manufactured before the effective date of this amendment.

This amendment includes the same configuration requirements and similar terms, definitions and applicability as the U.S. requirements. The test requirements are also similar. Like the requirements of the U.S. Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) 223, section 223 requires every subject rear impact guard to resist a force of 50,000 N at its centre and at a point located at a distance of 3/8 the width of the guard from the centre. However, where the U.S. specifies a third test to be conducted using a 100,000 N force, this amendment requires that the guard be capable of demonstrating resistance to a significantly greater load, without deflecting more than 125 mm, equivalent to at least 350,000 N, or 700,000 N, if the energy absorption test is not conducted. Also, where energy absorption is required, the guard must be capable of absorbing the equivalent of at least 20,000 joules of energy by plastic deformation within the first 125 mm of deflection, an amount that is 3.5 times greater than the U.S. minimum of 5,650 joules. Finally, the U.S. requirement does not specify that the ground clearance be measured both before and after a test procedure.

Implementation

This amendment comes into force one year after its registration by the Clerk of the Privy Council. Until September 1, 2007 two compliance options are available to the manufacturers who install the rear impact guard on trailers. Rear impact guards can conform to the requirements outlined above, or they can conform to the requirements of the U.S., as specified in section 571.223 of the U.S. *Code of Federal Regulations*, Title 49 (revised as of October 1, 2000), and may be installed as specified in Technical Standards Document No. 224, "Rear Impact Protection", which reproduces the requirements of section 571.224 of the U.S. *Code of Federal Regulations*. During this interim implementation period, rear impact guards that conform to the U.S. standard are required to bear the label specified in section 571.223 of the *Code of Federal Regulations*. Rear impact guards installed on trailers after September 1, 2007 are required to conform to the configuration and test requirements set out in section 223.

Les simples camions sans remorque sont aussi exclus, ce qui est en harmonie avec les exigences analogues des États-Unis. Des statistiques américaines et des données tirées de la Base nationale de données sur les collisions (BNDC)² indiquent que les camions sans remorque sont rarement impliqués dans des collisions arrière mortelles. De plus, plusieurs camions sans remorque sont équipés de plates-formes élévatrices hydrauliques arrière, ce qui soit les excluerait de l'exigence relative au dispositif de protection arrière, soit augmenterait de beaucoup le coût de son installation.

Comme le mandat du ministère se limite aux véhicules automobiles neufs, les exigences de l'article 223 ne s'appliquent pas aux dispositifs de protection arrière des remorques fabriquées avant la date d'entrée en vigueur de la présente modification.

La présente modification inclut les mêmes spécifications de configuration et les mêmes termes, définitions et conditions d'application que les exigences américaines. Les exigences de mise à l'essai sont aussi semblables. Comme la Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) 223 aux États-Unis, l'article 223 exige que chaque dispositif de protection arrière visé résiste à une force de 50 000 N en son centre et à un point situé à une distance équivalant aux 3/8 de la largeur du dispositif à partir de son centre. Toutefois, là où les États-Unis prescrivent un troisième essai à l'aide d'une charge de 100 000 N, la présente modification exige que, sans fléchissement de plus de 125 mm, les dispositifs soient capables de démontrer une résistance à une charge d'essai uniforme beaucoup plus important équivalent soit à au moins 350 000 N, ou 700 000 N si l'essai d'absorption d'énergie n'est pas effectué. Également, pour ce qui concerne l'absorption d'énergie, le dispositif doit être capable d'absorber par déformation plastique l'équivalent d'au moins 20 000 J d'énergie dans les 125 premiers millimètres de fléchissement, une exigence qui est 3,5 fois supérieure au minimum de 5 650 J exigé aux États-Unis. Enfin, l'exigence américaine ne précise pas que la garde au sol soit mesurée avant et après l'application d'une procédure de mise à l'essai.

Mise en oeuvre

La présente modification entre en vigueur une année après son enregistrement par le greffier du Conseil privé. Jusqu'au 1^{er} septembre 2007, les fabricants qui installent les dispositifs de protection arrière sur des remorques ont deux options pour se conformer aux exigences. Les dispositifs de protection arrière peuvent se conformer aux exigences décrites ci-dessus ou à celles des États-Unis, telles que précisées dans l'article 571.223 du *Code of Federal Regulations*, titre 49 (révisé le 1^{er} octobre 2000) et peuvent être installés selon les spécifications du Document de normes techniques n° 224, « Protection en cas de collision arrière », qui reproduit les exigences de l'article 571.224 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis. Durant cette période intérimaire de mise en oeuvre, les dispositifs de protection arrière qui se conforment à la norme américaine doivent porter l'étiquette prescrite à l'article 571.223 du *Code of Federal Regulations*. Les dispositifs de protection arrière installés sur des remorques après le 1^{er} septembre 2007 doivent se conformer aux exigences de configuration et à celles de mise à l'essai de l'article 223.

² The Traffic Accident Information Database comprises data provided annually to the department by the provincial and territorial governments, and as such it constitutes a census of all reportable collisions in Canada since 1984.

² La Base nationale de données sur les collisions renferme des données fournies chaque année au ministère par les gouvernements provinciaux et territoriaux et, comme telle, elle constitue un dénombrement de toutes les collisions à déclaration obligatoire survenues au Canada depuis 1984.

Alternatives

When considering whether to impose a requirement for rear impact guards to be installed on newly manufactured trailers, and what any such requirement should consist of, the Department of Transport weighed several options. It considered leaving the existing situation unchanged, harmonizing its requirements with those of the U.S. or the United Nations Economic Commission for Europe (ECE), and imposing unique Canadian requirements. The department also considered three implementation options and the use of a Memorandum of Understanding.

Maintaining the Status Quo

Prior to this amendment, there was no federal Canadian requirement for trailers to be equipped with a rear impact guard. However, the U.S. Federal Motor Carrier Safety Administration requires that all trailers manufactured after January 26, 1998, that operate in the U.S. be equipped with a rear impact guard that conforms to the requirements of FMVSS 223 and 224, regardless of where the trailer was built or whether it is American- or foreign-owned. In addition, several Canadian provinces have dimensional requirements for rear impact guards on some trailers operating within their jurisdictions. As a result, the majority of trailers that operate in Canada are already equipped with rear impact guards, many of which conform to the U.S. requirements. Since the majority of trailers are already equipped with rear impact guards, the department decided it was necessary to set requirements governing them. This will provide a consistent level of protection to all Canadian motorists in the event that their passenger vehicle collides with the rear of a trailer.

Harmonization with the U.S. Requirements

To facilitate trade and minimize the economic burden of compliance on the automotive industry, the department attempts to harmonize its regulatory requirements with those of the U.S. and other jurisdictions whenever possible. In this instance, however, research conducted by the department indicates that rear impact guards manufactured to comply with the standards of the U.S. would not adequately protect the front-seat occupants of compact and sub-compact automobiles from passenger compartment intrusion³. Statistical data indicate that the occupants of smaller vehicles are more vulnerable to injury in rear-end collisions than the occupants of larger vehicles. While compact and sub-compact automobiles represent approximately 35 percent of the light-duty fleet in Canada, Table 1 shows that their occupants account for almost half the deaths that occur in rear-end collisions of passenger vehicles with trailers.

Solutions envisagées

En étudiant la possibilité d'imposer une exigence concernant l'installation de dispositifs de protection arrière sur les remorques neuves et en quoi elle devrait consister, le ministère des Transports a soupesé plusieurs options. Il a envisagé de laisser inchangée la situation actuelle, d'harmoniser ses exigences avec celles des États-Unis ou celles de la Commission économique pour l'Europe (CEE) des Nations Unies, ou d'imposer des exigences proprement canadiennes. Le ministère a aussi considéré trois options en matière de mise en oeuvre ainsi que le recours à un protocole d'entente.

Maintien du statu quo

Avant la présente modification, aucune exigence fédérale canadienne n'imposait que l'on dote les remorques d'un dispositif de protection arrière. Toutefois, la *Federal Motor Carrier Safety Administration* des États-Unis exige que toutes les remorques fabriquées après le 26 janvier 1998 utilisées aux États-Unis soient équipées d'un dispositif de protection arrière conforme aux exigences des FMVSS 223 et 224, peu importe où la remorque a été fabriquée ou que son propriétaire soit américain ou étranger. De plus, plusieurs provinces canadiennes ont des exigences en ce qui a trait aux dimensions des dispositifs de protection arrière de certaines remorques exploitées dans les limites de leur territoire. En conséquence, la majorité des remorques exploitées au Canada sont déjà dotées de dispositifs de protection arrière dont un grand nombre sont conformes aux exigences américaines. Comme la majorité des remorques sont déjà dotées de dispositifs de protection arrière, le ministère a décidé qu'il était nécessaire d'établir des exigences pour les régir afin d'offrir un niveau de protection uniforme à tous les automobilistes canadiens dans l'éventualité où leur véhicule de tourisme entrerait en collision avec l'arrière d'une remorque.

Harmonisation avec les exigences américaines

Afin de faciliter le commerce et de réduire au minimum le fardeau économique de la conformité pour l'industrie automobile, le ministère tente d'harmoniser ses exigences réglementaires avec celles des États-Unis et d'autres administrations chaque fois que c'est possible. Dans ce cas, cependant, les recherches menées par le ministère ont montré que les dispositifs de protection arrière fabriqués pour respecter les normes américaines ne protégeraient pas suffisamment les occupants des sièges avant des voitures compactes et sous-compactes d'une pénétration dans l'habitacle³. Des données statistiques indiquent que les occupants de petits véhicules sont plus vulnérables aux blessures dans les collisions arrière que les occupants de gros véhicules. Alors que les voitures compactes et sous-compactes représentent environ 35 % de la flotte de véhicules légers au Canada, le tableau 1 montre que leurs occupants sont en cause dans presque la moitié des pertes de vie qui surviennent dans des collisions entre des véhicules de tourisme et l'arrière de remorques.

³ Denis Boucher and Daniel B.T. Davis, "Trailer Underride Protection: A Canadian Perspective", SAE Technical Paper No. 2000-01-3522, p. 10.

³ Boucher, Denis, et Daniel B.T. Davis. « Trailer Underride Protection: A Canadian Perspective », SAE Technical Paper No. 2000-01-3522, p. 10.

Table 1: Rear-End Collision Fatalities in 1995 by Vehicle Category⁴

Vehicle Category	Number of Fatalities	Percentage of Fatalities
Sub-compact	5	22%
Compact	6	26%
Medium	2	9%
Large	10	43%
Total	23	100%

Due to a major difference in the composition of the U.S. and Canadian light-duty vehicle fleet, there is a more pressing need to protect the occupants of smaller vehicles in Canada. In both countries, compact vehicles make up approximately a quarter of the light-duty fleet and account for about the same percentage of fatalities from rear-impact collisions with trailers. However, in Canada, sub-compact vehicles represent approximately 12 percent of the fleet, while in the U.S. they represent only about 2.5 percent. Furthermore, as Table 1 indicates, sub-compact vehicles account for a disproportionately high number of rear-impact fatalities when compared to compact vehicles.

The department's research also indicated that, for compact and sub-compact vehicles, the requirements of FMVSS 223 were unlikely to prevent underride and passenger compartment intrusion in collisions with speed differentials of 48 km/h or more. According to a study cited by the U.S. Department of Transportation's National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), the severity of collisions involving underride shifts from non-fatal to fatal at speed differentials of 40 km/h and more, with no fatalities in collisions at relative speeds below 32 km/h and very few in the 32 km/h to 40 km/h range⁵. Graph 1 indicates that collisions involving underride with speed differentials greater than 40 km/h are invariably fatal.

Furthermore, the data cited by the NHTSA indicate that, of the fatal rear- and side-impact collisions involving underride between passenger vehicles and trailers that were analyzed, only 30 percent occurred when the speed differential was 48 km/h or less. An additional 27 percent occurred when the differential was between 48 km/h and 56 km/h, while the remaining 43 percent occurred at speed differentials greater than 56 km/h. According to these data, the U.S. requirements governing rear impact guards do not address a significant proportion of the fatal collisions involving rear underride that would be survivable based on vehicle design alone.

Tableau 1 : Pertes de vie dans des collisions arrière en 1995 par catégories de véhicules⁴

Catégorie de véhicule	Nombre de pertes de vie	Pourcentage de pertes de vie
Sous-compact	5	22%
Compact	6	26%
Moyen	2	9%
Gros	10	43%
Total	23	100%

En raison d'une différence importante dans la composition des flottes américaine et canadienne de véhicules légers, il existe au Canada un besoin plus urgent de protéger les occupants de petits véhicules. Dans les deux pays, les véhicules compacts constituent environ le quart de la flotte de véhicules légers et occasionnent environ le même pourcentage de pertes de vie dans les collisions arrière avec des remorques. Toutefois, au Canada, les véhicules sous-compacts représentent environ 12 % de la flotte, alors qu'aux États-Unis, ils n'en représentent qu'environ 2,5 %. De plus, comme l'indique le tableau 1, les véhicules sous-compacts occasionnent un nombre anormalement élevé de pertes de vie dans les collisions arrière quand on les compare aux véhicules compacts.

Les recherches du ministère ont également indiqué qu'il est peu probable que les exigences de la FMVSS 223 empêchent l'encastrement et la pénétration dans l'habitacle dans les collisions à des différentiels de vitesse de 48 km/h ou plus. Selon une étude citée par la *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) du *Department of Transportation* des États-Unis, la gravité des collisions impliquant un encastrement passe de non mortelles à mortelles à des différentiels de vitesse de 40 km/h et plus, des vitesses relatives inférieures à 32 km/h n'entraînant aucun décès dans de telles collisions et très peu dans la plage de 32 km/h à 40 km/h⁵. Le graphique 1 indique que les collisions impliquant un encastrement à des différentiels de vitesse de plus de 40 km/h sont toujours mortelles.

De plus, les données mentionnées par la NHTSA indiquent que, des collisions arrière et latérales mortelles avec encastrement entre des véhicules de tourisme et des remorques qui ont fait l'objet d'analyses, seulement 30 % étaient survenues lorsque les différentiels de vitesse étaient de 48 km/h ou moins. Dans la plage des différentiels de vitesse de 48 km/h à 56 km/h, on ajoute 27 %, tandis que les 43 % restant s'appliquent à des différentiels de vitesse supérieurs à 56 km/h. Selon ces données, les exigences américaines régissant les dispositifs de protection arrière ne prennent pas en considération une proportion importante des collisions mortelles impliquant un encastrement arrière auxquelles il serait possible de survivre sur la seule base de la conception du véhicule.

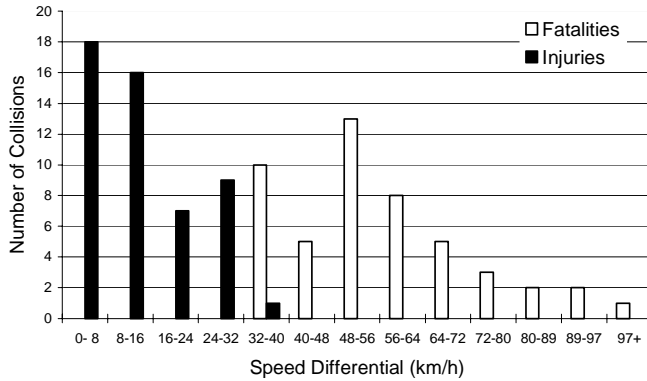
⁴ Table 1 is based on data collected by the department as part of a study of fatal collisions that occurred in 1995 between heavy trucks and at least one passenger vehicle.

⁵ D.J. Minahan and J. O'Day, "Comparison of Michigan Fatal and Non-Fatal Cars-into-Truck Accidents", University of Michigan, Highway Safety Research Institute, Report No. UM-HSRI-79-49, Final Report, November 1979, cited by the Office of Regulatory Analysis, Plans and Policy of the National Highway Traffic Safety Administration in its report entitled "Final Regulatory Evaluation of Rear Impact Guards, FMVSS No. 223, and Rear Impact Protection, FMVSS No. 224", December 1995, p. V-5.

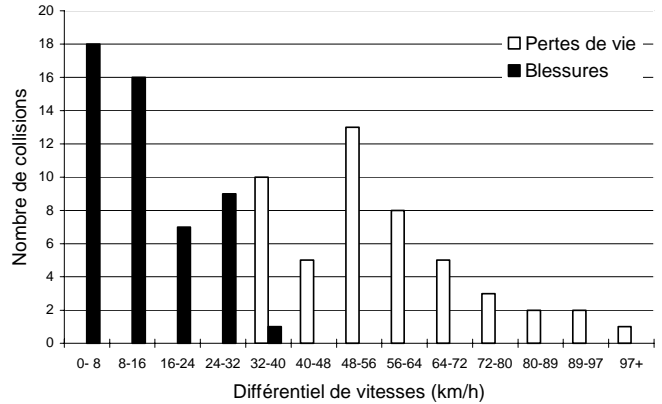
⁴ Le tableau 1 est fondé sur des données recueillies par le ministère dans le cadre d'une étude sur les collisions mortelles survenues en 1995 entre des camions lourds et au moins un véhicule de tourisme.

⁵ Minahan, D.J., et J. O'Day, « Comparison of Michigan Fatal and Non-Fatal Cars-into-Truck Accidents », University of Michigan, Highway Safety Research Institute, Report No. UM-HSRI-79-49, rapport final, novembre 1979, cité par l'Office of Regulatory Analysis, Plans and Policy, National Highway Traffic Safety Administration dans son rapport intitulé « Final Regulatory Evaluation of Rear Impact Guards, FMVSS No. 223, and Rear Impact Protection, FMVSS No. 224 », décembre 1995, p. V-5.

Graph 1: Relative Distribution of the Incidence of Collisions as a Function of Speed Differential



Graphique 1 : Répartition relative de la fréquence des collisions en fonction des différentiels de vitesse



Canadian accident reports do not record the speed differential of the colliding vehicles; however, the posted speed limit of the roadway on which the collision took place is provided. Statistics taken from TRAIID indicate that, for the years from 1994 to 1999, the majority of fatal rear-impact collisions involving trailers occurred on roads with a posted speed limit of 80 km/h or more.

In order to adequately protect the occupants of compact and sub-compact vehicles and to ensure that rear impact guards will be able to withstand impact speeds of 56 km/h or more without failing, the department has adopted different strength and energy absorption requirements from those specified in the U.S. The amendment includes the same configuration requirements and similar terms, definitions and applicability exceptions to ensure its compatibility with U.S. requirements.

Harmonization with the Requirements of the ECE

Since Canada is a member of the United Nations World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations, the department examined the requirements of ECE Regulation No. 58, which governs “rear underrun protective devices” — the European term for rear impact guards. To the department’s knowledge, trailers that conform to the requirements of Regulation No. 58 are not currently being imported into Canada. Nevertheless, it considered allowing Regulation No. 58 to be used as a regulatory alternative.

Regulation No. 58, which was introduced in 1983 and revised once in 1989, specifies configurational requirements that are similar to this amendment. The horizontal member, which is referred to as a cross-member in the Regulation, must not be less than 100 mm in height, and its ends may not bend to the rear. The width of the cross-member must not exceed that of the rear axle, as measured at the outermost points of the wheels, and the cross-member may be no more than 100 mm shorter than the rear axle. The ground clearance, as measured from the underside of the protective device, may be no higher than 550 mm, which is almost the same as the 560 mm required by this amendment. With regard to the location of the protective device, Regulation No. 58 specifies that it may be installed no more than 400 mm forward of

Les rapports d’accidents canadiens ne consignent pas le différentiel de vitesse des véhicules qui entrent en collision. Toutefois, la limite de vitesse affichée sur la route où la collision a eu lieu y est inscrite. Les statistiques tirées de la BNDC indiquent que, de 1994 à 1999, la majorité des collisions arrière mortelles mettant en cause des remorques sont survenues sur des routes dont la limite de vitesse affichée était de 80 km/h ou plus.

Afin de protéger adéquatement les occupants des voitures compactes et sous-compactes et de s’assurer que les dispositifs de protection arrière seront capables de résister à des collisions à des différentiels de vitesse de 56 km/h ou plus sans défaillance, le ministère a adopté des exigences différentes de celles des États-Unis en matière de résistance et d’absorption d’énergie. La modification inclut les mêmes spécifications de configuration et les mêmes termes, définitions et exemptions en matière d’application afin d’assurer leur compatibilité avec les exigences américaines.

Harmonisation avec les exigences de la CEE

Comme le Canada est membre du Forum mondial des Nations Unies sur l’harmonisation des règlements sur les véhicules, le ministère a examiné les exigences du Règlement n° 58 de la CEE, qui régissent les « Dispositifs de protection arrière contre l’encastrement » — l’expression européenne pour les dispositifs de protection arrière. À la connaissance du ministère, les remorques qui sont conformes aux exigences du Règlement n° 58 ne sont présentement pas importées au Canada. Néanmoins, le ministère a examiné la possibilité de permettre le recours au Règlement n° 58, comme solution de rechange.

Le Règlement n° 58, qui a été instauré en 1983 et révisé une fois en 1989, contient des exigences en matière de configuration qui sont semblables à celles de la présente modification. La pièce horizontale, à laquelle on fait référence dans le règlement comme étant une traverse, doit être d’au moins 100 mm de hauteur et ses extrémités peuvent ne pas être courbées vers l’arrière. La largeur de la traverse ne doit pas dépasser celle de l’essieu arrière, telle que mesurée aux points les plus à l’extérieur des roues, et ne peut être inférieure à cette largeur de plus de 100 mm. La garde au sol, telle que mesurée à partir de la face inférieure du dispositif de protection, ne doit pas être supérieure à 550 mm, ce qui est presque identique aux 560 mm requis dans la présente modification. En ce qui concerne l’emplacement du dispositif de protection, le

the rear extremity of the vehicle, compared with the Canadian requirement of no more than 305 mm.

Regulation No. 58 also specifies strength tests, which may be conducted on a vehicle, on a part of the chassis of the vehicle type for which the protective device is intended, or on a rigid test bench. The first test requires that a horizontal force of a minimum of 100,000 N be applied at a height of less than 600 mm at two points located symmetrically on either side of the centre of the device at a distance from 700 mm to 1 m apart. The second strength test subjects the protective device to a minimum horizontal force of 25,000 N to be applied at three additional specified points. After these tests, the ground clearance of the protective device may not exceed 600 mm when the vehicle is unladen, and the distance between the rear of the device and the rear extremity of the vehicle may not exceed 400 mm at any point where a test load was applied. Regulation No. 58 specifies neither a uniform load test nor an energy absorption test.

The configurational requirements specified by Regulation No. 58 for rear underrun protective devices are sufficiently similar to this amendment that they might be acceptable in Canada. However, the strength tests are not sufficiently stringent to ensure the integrity of the device and its ability to provide sufficient protection against underride and passenger compartment intrusion in a high-speed impact. For these reasons, the department decided that it would not be in the interests of safety to allow the use of ECE Regulation No. 58 as an alternative.

Adoption of Unique Canadian Requirements

As indicated by the department's research, the rear impact guards required by the ECE and the U.S. leave occupants of small passenger cars at significant risk if their vehicle collides with the rear of a trailer at speeds of 48 km/h or more.

According to the U.S. New Car Assessment Program, passenger cars are capable of withstanding collisions with speed differentials up to 56 km/h. The department's research has shown that it is possible to protect motorists from serious injury in collisions with speed differentials of 56 km/h and higher by improving the strength requirements of the rear impact guard. Based on these facts, it was clear that the adoption of a unique Canadian requirement was the most favourable alternative. The department has therefore strived to develop a unique regulation that is also compatible with the U.S. requirements.

Canada intends to submit its requirements governing rear impact guards to the World Forum for the Harmonization of Vehicle Regulations for consideration as the basis for a Global Technical Regulation.

Adoption of an Implementation Period

Because the requirements of section 223 are more stringent than U.S. regulations, the department believes that manufacturers and importers will need some time to modify and show compliance of the rear impact guards to be installed on subject trailers. Consequently, this amendment makes provision for a one-year delay in its effective date and an additional interim period until

Règlement n° 58 stipule qu'il peut être installé à au plus 400 mm en retrait de l'extrémité arrière du véhicule, plutôt qu'à au plus 305 mm comme dans l'exigence canadienne.

Le Règlement n° 58 prescrit aussi des essais de résistance qui peuvent être effectués sur un véhicule, sur une partie du châssis du type de véhicule pour lequel le dispositif de protection est conçu ou sur un banc d'essai rigide. Le premier essai exige qu'une force horizontale d'au moins 100 000 N soit appliquée à une hauteur de moins de 600 mm à deux points situés symétriquement des deux côtés du centre du dispositif à une distance de 700 mm à 1 m l'un de l'autre. Le deuxième essai de résistance soumet le dispositif de protection à une force horizontale minimale de 25 000 N appliquée à trois autres points spécifiques. Après ces essais, la garde au sol du dispositif de protection ne peut dépasser 600 mm lorsque le véhicule est sans charge, et la distance entre l'arrière du dispositif et l'extrémité arrière du véhicule ne peut dépasser 400 mm en tout point où une charge d'essai a été appliquée. Le Règlement n° 58 ne prévoit pas d'essai de charge uniforme ni d'essai d'absorption d'énergie.

Les exigences relatives à la configuration prévues par le Règlement n° 58 pour les dispositifs de protection arrière contre l'encastrement sont suffisamment semblables à celles de la présente modification qu'elles pourraient être acceptables au Canada. Toutefois, les essais de résistance ne sont pas assez rigoureux pour assurer l'intégrité du dispositif et sa capacité de procurer une protection suffisante contre l'encastrement et la pénétration dans l'habitacle en cas de collision à grande vitesse. Pour ces raisons, le ministère a décidé qu'il ne serait pas dans l'intérêt de la sécurité de permettre le recours au Règlement n° 58 de la CEE comme solution de rechange.

Adoption d'exigences propres au Canada

Comme les recherches du ministère l'ont montré, les dispositifs de protection arrière requis par la CEE et les États-Unis imposent aux occupants de petits véhicules de tourisme un risque important si leur véhicule entre en collision avec l'arrière d'une remorque à une vitesse de 48 km/h ou plus.

Selon le *New Car Assessment Program* des États-Unis, les voitures de tourisme peuvent résister à des collisions à des différentiels de vitesse allant jusqu'à 56 km/h. Les recherches du ministère ont montré qu'il est possible de protéger les automobilistes contre les blessures graves résultant de collisions à des différentiels de vitesse de 56 km/h et plus en améliorant les exigences relatives à la résistance des dispositifs de protection arrière. En conséquence, il était clair que l'adoption d'une exigence proprement canadienne constituait la solution la plus acceptable. Le ministère a donc cherché à mettre au point un règlement unique qui est aussi compatible avec les exigences des États-Unis.

Le Canada a l'intention de présenter ses exigences concernant les dispositifs de protection arrière au Forum mondial des Nations Unies sur l'harmonisation des règlements sur les véhicules afin qu'elles servent de base à un règlement technique mondial.

Adoption d'une période de mise en oeuvre

Parce que les exigences de l'article 223 sont plus strictes que les règlements des États-Unis, le ministère est d'avis que les fabricants et les importateurs auront besoin de temps pour modifier les dispositifs de protection arrière à installer sur les remorques visées et pour en démontrer la conformité. Par conséquent, cette modification prévoit un délai d'une année avant son entrée en

September 1, 2007 in which it will be permissible for a manufacturer to install a rear impact guard that conforms to either the U.S. or Canadian requirements.

Prior to adopting the interim phase-in period, the department considered both one-year and four-year interim periods. One year was rejected because it would not have provided the industry with sufficient time to make the needed changes. On the other hand, a period of four years was considered to be unnecessarily long, given that trailers fitted with rear impact guards meeting the U.S. requirements would not be likely to provide sufficient protection to the motoring public.

Signing of a Memorandum of Understanding

The department considered introducing requirements governing rear impact guards in the form of a Memorandum of Understanding (MOU), which is a signed, voluntary agreement, entered into between government and industry. The use of an MOU is most appropriate when an industry is small in numbers and its membership relatively homogeneous. Since the trailer manufacturing industry has many members, whose levels of production vary widely, a voluntary agreement would not have been appropriate in this instance.

Benefits and Costs

To estimate the potential benefit of mandating rear impact guards for trailers, it is necessary to gather data on the incidence of fatal collisions in which a passenger vehicle strikes the rear of a trailer. Unfortunately, the statistics on rear-end collisions contained in the TRAIID are incomplete. Due to reporting differences among jurisdictions, information on this type of collision is lacking for Quebec, the Yukon and the Northwest Territories. In addition, TRAIID data are limited to rear-end collisions involving only two vehicles. As such, the data available from TRAIID provide a low estimate of the incidence of rear-end collisions. However, they are useful in determining trends.

According to TRAIID, the incidence of fatal collisions, and of deaths and injuries due to rear-end collisions, in which a passenger vehicle⁶ struck a tractor-trailer changed very little between 1994 and 1999. This relative stability makes it possible to base this benefit analysis on the results of an unpublished departmental study of fatal collisions that occurred in 1995 between heavy trucks and at least one passenger vehicle⁷. This benefit analysis estimates the monetary value of the reduction in deaths that would have accrued had the trailers involved in the rear-end collisions that occurred in 1995 been equipped with rear impact guards that met the requirements of this amendment.

According to the data collected by the department in its study, there were 23 fatal collisions in which passenger vehicles struck the rear of tractor-trailers. Passenger vehicles, in this instance, include automobiles, minivans, pick-up trucks and sport utility

vehicle and une période intérimaire supplémentaire allant jusqu'au 1^{er} septembre 2007 pendant laquelle il sera permis à un fabricant d'installer un dispositif de protection arrière qui se conforme aux exigences soit des États-Unis, soit du Canada.

Avant d'adopter une période intérimaire de mise en oeuvre, le ministère a examiné des périodes intérimaires d'un an et de quatre ans. La période d'un an a été rejetée parce qu'elle n'aurait pas donné assez de temps à l'industrie pour apporter les changements nécessaires. Par ailleurs, la période de quatre ans a été considérée comme inutilement longue, étant donné que les remorques dotées de dispositifs conformes aux exigences américaines n'assureraient probablement pas une protection suffisante aux automobilistes.

Signature d'un protocole d'entente

Le ministère a aussi envisagé d'instaurer les changements proposés sous la forme d'un protocole d'entente, qui est un accord librement conclu entre le gouvernement et l'industrie. Le recours à un protocole convient mieux quand une industrie est petite et que ses membres sont relativement homogènes. Comme l'industrie de la fabrication des remorques compte plusieurs membres, dont les niveaux de production varient grandement, un accord volontaire n'aurait pas été approprié dans ce cas.

Avantages et coûts

Afin d'estimer l'avantage potentiel de rendre obligatoire l'installation de dispositifs de protection arrière sur les remorques, il est nécessaire de rassembler des données sur la fréquence des collisions mortelles entre un véhicule de tourisme et l'arrière d'une remorque. Malheureusement, les statistiques sur les collisions arrière qui figurent dans la BNDC sont incomplètes. En raison des différences entre les rapports des diverses administrations, on ne dispose pas de renseignements sur ce type de collisions pour le Québec, le Yukon et les Territoires du Nord-Ouest. De plus, les données de la BNDC se limitent aux collisions arrière mettant en cause seulement deux véhicules. Comme telles, les données de la BNDC fournissent une faible estimation de la fréquence des collisions arrière. Toutefois, elles sont utiles dans la détermination des tendances.

Selon la BNDC, la fréquence des collisions mortelles ainsi que des pertes de vie et des blessures dues à des collisions arrière au cours desquelles un véhicule de tourisme⁶ avait frappé l'arrière d'un camion-remorque a très peu varié entre 1994 et 1999. Cette stabilité relative permet de fonder cette analyse des avantages sur les résultats d'une étude non publiée du ministère sur les collisions mortelles survenues en 1995 entre des camions lourds et au moins un véhicule de tourisme⁷. Cette analyse des avantages calcule la valeur financière de la réduction du nombre de pertes de vie si les remorques impliquées dans les collisions arrière en 1995 avaient été dotées de dispositifs de protection arrière conformes aux exigences proposées dans la présente modification.

Selon les données recueillies par le ministère dans le cadre de son étude, il est survenu 23 collisions mortelles où des véhicules de tourisme ont frappé l'arrière de camions-remorques. Les véhicules de tourisme, dans ces cas, incluaient des automobiles, des

⁶ Passenger vehicles include automobiles, vans and light trucks.

⁷ This study, which is not yet complete, collected and examined police investigation reports and any other available information.

⁶ Les véhicules de tourisme incluent les automobiles, les fourgonnettes et les camionnettes.

⁷ Cette étude, qui n'est pas encore terminée, a compilé et examiné les rapports d'enquêtes de police et toute autre information disponible.

vehicles. These 23 collisions resulted in 23 deaths and the hospitalization of at least 10 people. Photographic evidence was available for 15 of the collisions. The photos showed that underride was present in 9 cases, or 60 percent of these collisions, and passenger compartment intrusion had occurred in 6, or 40 percent. If the 40 percent intrusion rate is applied to the 8 collisions for which there was no photographic evidence, it can be assumed that 9 of the 23 fatal collisions⁸ that occurred in 1995 involved passenger compartment intrusion.

This analysis presents two assessments, one that estimates the benefits of providing improved protection to the occupants of compact and sub-compact vehicles and a second that includes the incremental benefit of increasing the strength of the rear impact guard to withstand impacts at speed differentials greater than 48 km/h. The first assessment is based on an evaluation made by the NHTSA in December 1995 of the potential effectiveness of the requirements of FMVSS 223 and 224. This evaluation estimated that fatalities due to passenger compartment intrusion would be reduced by 10 to 25 percent⁹. In view of the greater protection that Canada's provisions would provide to the occupants of compact and sub-compact passenger cars, a fatality reduction rate of 25 percent has been adopted for the first estimate.

The second estimate assumes a fatality reduction rate of 40 percent, which takes into account the fact that 27 percent of fatal rear- and side-impact collisions occur at speed differentials between 48 km/h and 56 km/h¹⁰. If it is assumed that the relative incidence of the two types of collision is about equal, it may be argued that Canada's requirements would reduce deaths due to passenger compartment intrusion by an additional 13.5 percent, over and above the reduction achievable by the U.S. provisions alone. When added to the expected 25 percent effectiveness rate of the first estimate and rounded upward, a 40 percent rate results.

If the economic value of a life is estimated at \$1.8 million, an effectiveness rate of 25 percent, when applied to the 9 fatalities that occurred in rear-end collisions involving passenger compartment intrusion in 1995, would have yielded a monetary benefit of \$4.05 million. With a 40 percent reduction in fatalities, the monetary benefit would have been \$6.48 million.

The costs that would be incurred by the introduction of section 223 will consist of a one-time expense for the design and testing of rear impact guards to meet the Canadian requirements and, in the case of trailers that operate in the U.S., an additional ongoing expense that represents the difference between a Canadian- and a U.S.-compliant guard. For trailers that do not travel in the U.S., the ongoing cost of this amendment would be the full cost of a rear impact guard that complies with the Canadian requirements. Based on information provided by the Canadian Transportation Equipment Association (CTEA), the department estimates that the cost of upgrading the design and materials of rear impact guards would be between \$100 and \$200 per

mini-fourgonnettes, des camionnettes et des véhicules utilitaires sport. Ces 23 collisions ont entraîné 23 pertes de vie et l'hospitalisation d'au moins 10 personnes. Des photos avaient été prises pour 15 de ces collisions. Elles montraient qu'il y avait eu encastrement dans 9 cas, soit 60 % des collisions, et qu'il y avait eu pénétration de l'habitacle dans 6 cas, soit 40 % des collisions. Si le taux de pénétration de 40 % était appliqué aux 8 collisions pour lesquelles on ne dispose d'aucune photo, on peut en déduire que 9 des 23 collisions mortelles⁸ survenues en 1995 donnaient lieu à une pénétration dans l'habitacle.

La présente analyse contient deux évaluations : une première qui estime les avantages d'offrir une meilleure protection aux occupants des véhicules compacts et sous-compacts, et une deuxième qui inclut l'avantage supplémentaire d'augmenter la résistance du dispositif de protection pour qu'il résiste à des collisions à des différentiels de vitesse de plus de 48 km/h. La première évaluation se fonde sur une estimation faite par la NHTSA en décembre 1995 de l'efficacité potentielle des exigences des FMVSS 223 et 224. Dans cette étude, on a estimé que les pertes de vie dues à la pénétration dans l'habitacle seraient réduites de 10 % à 25 %⁹. Compte tenu de la plus grande protection que les dispositions canadiennes offriraient aux occupants des voitures de tourisme compactes et sous-compactes, un taux de réduction des pertes de vie de 25 % a été retenu pour la première estimation.

La deuxième estimation suppose un taux de réduction des pertes de vie de 40 %, qui prend en considération le fait que 27 % des collisions mortelles arrière et latérales surviennent dans la plage de différentiels de vitesse de 48 km/h à 56 km/h¹⁰. Si l'on suppose que la fréquence relative de ces deux types de collisions est à peu près égale, on peut alléguer que les exigences canadiennes réduiraient les pertes de vie dues à la pénétration dans l'habitacle de 13,5 % en sus des réductions découlant des seules dispositions adoptées aux États Unis. Lorsqu'on ajoute ce pourcentage au taux d'efficacité prévu de 25 % de la première estimation et qu'on arrondit à la hausse, on obtient un taux de 40 %.

Si on estime la valeur économique d'une vie à 1,8 million de dollars, un taux d'efficacité de 25 % appliqué aux 9 pertes de vie survenues dans des collisions arrière impliquant une pénétration dans l'habitacle en 1995 aurait généré un avantage financier de 4,05 millions de dollars. Avec une réduction des pertes de vie de 40 %, l'avantage financier aurait été de 6,48 millions de dollars.

Les coûts qui seraient engagés par l'application de l'article 223 prendront la forme d'une dépense unique pour la conception et la mise à l'essai de dispositifs de protection arrière conformes aux exigences canadiennes et, dans le cas des remorques qui circulent aux États-Unis, d'une dépense additionnelle continue qui représente la différence entre un dispositif conforme canadien et un dispositif conforme américain. Pour les remorques qui ne vont pas aux États-Unis, le coût continu de cette modification correspondrait au coût total du dispositif de protection arrière conforme aux exigences canadiennes. Sur la foi des renseignements fournis par l'Association d'équipement de transport canadienne (AETC), le ministère estime que le coût de la mise à niveau du concept et

⁸ The 9.2 deaths were rounded down to 9.

⁹ NHTSA, "Final Regulatory Evaluation of Rear Impact Guards, FMVSS No. 223, and Rear Impact Protection, FMVSS No. 224", December 1995, p. V-5.

¹⁰ *Ibid.*

⁸ Les 9,2 pertes de vie ont été arrondies à la baisse à 9.

⁹ NHTSA, « *Final Regulatory Evaluation of Rear Impact Guards, FMVSS No. 223, and Rear Impact Protection, FMVSS No. 224* », décembre 1995, p. V-5.

¹⁰ *Ibid.*

trailer¹¹. At estimated annual commercial trailer sales of between 15,000 and 20,000 units, the cost of this amendment would be \$1.5 million to \$4 million per year.

Comparing these costs to the benefits of \$4 million to \$6.5 million calculated above results in a net benefit of \$2.5 million, for both the higher and lower estimates.

This amendment is not expected to have any impact on the environment.

Consultation

Prior to the publication of the proposed amendment, the department consulted extensively with the CTEA, which represents a large proportion of the trailer manufacturers in Canada. Together with the CTEA and the Centre for Surface Transportation Technology of the National Research Council Canada (NRC/CSTT), the department had rear impact guards of various designs built and tested at the NRC/CSTT laboratories, followed by a vehicle crash test program. The results of much of this work were published in 2000, in a Society of Automotive Engineers (SAE) Technical Paper entitled "Trailer Underride Protection: A Canadian Perspective"¹².

The department kept stakeholders apprised of the proposed amendment through separate meetings held in the fall of 2001 with representatives of the Canadian Trucking Alliance, which represents for-hire truck operators in Canada, and the Truck Trailer Manufacturers Association (TTMA), which represents U.S. trailer manufacturers. In addition to attending three Annual General Meetings of the CTEA, the department held a final consultation meeting with the CTEA in March of 2002.

Notice of the department's intention to make this amendment was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 5, 2002, and a 75-day consultation period was allotted. In this pre-publication, the department requested specific comments regarding the appropriateness of the proposed effective date, and the length of the interim period where either the U.S. or the Canadian requirement would be accepted. No comments specific to these requests were received, however, it was suggested that this portion of the text be clarified, as it might imply that trailers equipped with a U.S. compliant rear impact guard would have to be retrofitted after the interim period. The department agreed that this was not the intent and revised the text accordingly. In the same context, the text was revised to address trailers that could be manufactured in stages, to indicate the appropriate requirements at the time of the guard's installation. Finally, September 1, 2007 was selected as the date until which a manufacturer installing a rear impact guard may install a guard conforming to the Canadian or the U.S. requirements. The CTEA has been informed of this expiry date and has voiced no objections.

des matériaux pour les dispositifs de protection arrière se situerait entre 100 \$ et 200 \$ par remorque¹¹. Avec des ventes annuelles de remorques commerciales estimées entre 15 000 et 20 000 unités, le coût de la modification serait de 1,5 à 4 millions de dollars par année.

Si on compare ces coûts avec les avantages de 4 à 6,5 millions de dollars calculés ci-dessus, il en résulterait un avantage net de 2,5 millions de dollars tant pour les estimations élevées que pour les moins élevées.

Il n'est pas prévu que la présente modification aura des répercussions sur l'environnement.

Consultations

Avant la publication de la modification proposée, le ministère a abondamment consulté l'AETC, qui représente une grosse proportion des fabricants de remorques au Canada. De concert avec l'AETC et le Centre de technologie des transports de surface du Conseil national de recherches du Canada (CNRC/CTTS), le ministère a fait construire et mis à l'essai une variété de dispositifs de protection arrière de diverses conceptions dans les laboratoires du CNRC/CTTS, puis les a soumis à un programme d'essai de collisions de véhicules. Les résultats d'une grande partie de ces travaux ont été publiés en 2000, dans un document technique de la *Society of Automotive Engineers* (SAE) intitulé « *Trailer Underride Protection: A Canadian Perspective* »¹².

Le ministère a tenu tous les intervenants au fait de la modification proposée par l'entremise de réunions distinctes tenues à l'automne de 2001 avec des représentants de l'Alliance canadienne du camionnage, qui représente les exploitants de camions pour le compte d'autrui au Canada, et de la *Truck Trailer Manufacturers Association* (TTMA), qui représente les fabricants de remorques aux États-Unis. En plus d'assister à trois réunions générales annuelles de l'AETC, le ministère a tenu une réunion finale de consultation avec cette association en mars 2002.

Le ministère a publié un avis indiquant son intention de faire la présente modification dans la *Gazette du Canada* Partie I le 5 octobre 2002, et une période de consultation de 75 jours a suivi. Dans cette publication préalable, le ministère demandait des commentaires spécifiques concernant la pertinence de la date d'entrée en vigueur et la durée de la période intérimaire pendant laquelle les exigences des États-Unis ou du Canada seraient acceptées. Aucun commentaire spécifique n'a été reçu. Toutefois, il a été suggéré que cette portion du texte soit clarifiée, parce qu'elle pourrait supposer que les remorques dotées d'un dispositif de protection arrière conforme aux exigences américaines devraient être mises à niveau après la période intérimaire. Le ministère a convenu que ce n'était pas dans ses intentions et a révisé le texte en conséquence. Dans le même contexte, le texte a été révisé pour tenir compte des remorques qui pourraient être fabriquées par étapes, afin d'indiquer les exigences appropriées au moment de l'installation du dispositif de protection. Enfin, le 1^{er} septembre 2007 a été choisi comme date jusqu'à laquelle un fabricant qui installe un dispositif de protection arrière peut décider de se conformer soit aux exigences canadiennes, soit aux exigences américaines. L'AETC a été informé de cette date d'expiration et n'a exprimé aucune objection.

¹¹ This cost estimate is based on data presented in "Report on the Canadian Trailer Manufacturing Industry, 2000-2001", an unpublished survey of Canadian trailer manufacturers that was conducted by the Canadian Transportation Equipment Association in collaboration with Transport Canada and the Export Development Corporation.

¹² Boucher and Davis, "Trailer Underride Protection: A Canadian Perspective".

¹¹ Cette estimation du coût est fondée sur les données présentées dans le « Report on the Canadian Trailer Manufacturing Industry, 2000-2001 », une étude non publiée des fabricants de remorques canadiens qui a été effectuée par l'Association d'équipement de transport canadienne en collaboration avec Transports Canada et la Société pour l'expansion des exportations.

¹² Boucher et Davis, « Trailer Underride Protection: A Canadian Perspective ».

In the pre-publication, the department also noted that the strengthening of the rear impact guard and its attachments could increase the incidence of damage to the trailer chassis when the guard was struck during routine loading and unloading. Comments were therefore encouraged from manufacturers and operators on whether they anticipated an increase in repair costs. The CTEA reported general damage to the rear impact guard equipment on existing trailer fleets and, along with one trailer manufacturer, commented that the trailer infrastructure may need to be reinforced to withstand the test loads required by the amendment. However, there were no comments suggesting that this amendment would increase repair costs in normal day-to-day trailer operations.

The department held a stakeholder consultation meeting during the consultation period, in December of 2002, to discuss key issues such as application of the amendment, testing procedures and harmonization with the U.S. The consultation period was extended following this meeting, at the request of stakeholders, to provide more time to respond to the proposed amendment.

The comments received during the consultation period are summarized hereafter, some of which prompted the department to make changes to the proposed amendment. In January of 2004, prior to finalizing the amendment, the department circulated a revised draft regulation to stakeholders for a final consultation. Following feedback from the TTMA and CTEA at its Annual Meeting with Transport Canada on February 24, 2004 the department made additional minor adjustments to ensure that the addressed concerns were suitably resolved.

Application of the amendment

A common issue raised by trailer manufacturers and associations was the application of the amendment to trailers that interact with work-performing equipment that must operate in the area where the rear impact guard would be located. The concern involved primarily those trailers designed to carry and transfer aggregates into paving machines, which are designed to resurface the travelled roadways. The rear of these trailers is designed to connect with and latch onto various paving machines, and the presence of a fixed rear impact guard would prevent aggregate trailers from properly interfacing with the pavers.

Efforts to develop a practical retractable rear impact guard for such trailers have been unsuccessful in the U.S., leading the NHTSA to grant temporary exemptions to some manufacturers and, most recently, to publish a Notice of Proposed Rulemaking to permanently exclude such trailers from the U.S. requirement. Recognizing that the same design problems would exist in Canada, and that a very small percentage of such trailers are produced, the department is not requiring such trailers to comply with section 223. This includes all trailers designed to operate with work-performing equipment that is located in or must move through the area that would be occupied by a horizontal member.

A similar request was made to exclude trailers with a tilting bed, whereby the rear extremity is lowered to ground level in order to load or unload, such as found on certain truss trailers and garbage trailers. Such trailers do not have the same design

Dans la publication préalable, le ministère notait également que le renforcement du dispositif et de ses fixations pourrait faire augmenter les dommages au châssis de la remorque lorsque le dispositif est heurté durant le chargement et le déchargement de routine. On a donc encouragé les fabricants et les exploitants à faire savoir s'ils prévoyaient une augmentation des coûts de réparation. L'AETC a signalé des dommages généraux à l'équipement de protection arrière dans des flottes de remorques existantes et, de concert avec un fabricant de remorques, a fait remarquer que l'infrastructure des remorques peut devoir être renforcée pour supporter les charges d'essai requises par la modification. Toutefois, aucun commentaire ne suggérait que cette modification augmenterait les coûts de réparation découlant de l'utilisation normale des remorques.

Le ministère a tenu une réunion de consultation avec les intervenants du domaine pendant la période de consultation, en décembre 2002, pour discuter des questions clés comme l'application de la modification, les procédures d'essai et l'harmonisation avec les dispositions américaines. La période de consultation a été prolongée à la suite de cette rencontre, à la demande des intervenants, afin qu'ils aient plus de temps pour réagir à la modification proposée.

Les commentaires reçus pendant la période de consultation sont résumés ci-après. Certains d'entre eux ont amené le ministère à apporter des changements à la proposition de modification. En janvier 2004, avant de mettre la dernière touche à la modification, le ministère a distribué un projet de règlement révisé aux intervenants du domaine pour une consultation finale. À la suite des réactions obtenues de la TTMA et de l'AETC à leur réunion annuelle avec le ministère le 24 février 2004, le ministère a fait d'autres ajustements mineurs pour s'assurer que les inquiétudes soulevées faisaient l'objet de solutions acceptables.

Application de la modification

Un problème commun soulevé par les fabricants de remorques et les associations était l'application de la modification aux remorques qui interagissent avec de l'équipement de travail fonctionnant dans la zone où le dispositif de protection arrière serait situé. La préoccupation touchait d'abord les remorques conçues pour transporter et transférer des agrégats dans les asphalteuses destinées à la finition des voies publiques. L'arrière de ces remorques est conçu pour être relié à diverses asphalteuses et la présence d'un dispositif de protection arrière fixe nuirait à l'efficacité de leur interaction avec ces asphalteuses.

Les efforts pour mettre au point un dispositif de protection arrière rétractable pratique pour de telles remorques n'ont pas connu de succès aux États-Unis, ce qui a amené la NHTSA à accorder des exemptions temporaires à certains fabricants et, plus récemment, à publier un *Notice of Proposed Rulemaking* visant à exclure de façon permanente ces remorques de l'exigence américaine. Reconnaissant que le même problème de conception existe au Canada et qu'un très faible pourcentage de telles remorques est produit, le ministère n'exige pas qu'elles soient conformes à l'article 223. Cela s'applique à toutes les remorques conçues pour interagir avec de l'équipement de travail qui se trouve ou qui doit se déplacer dans l'aire qui serait occupée par une pièce horizontale.

Une demande semblable a été faite pour exclure les remorques à plate-forme basculante où l'extrémité arrière est abaissée jusqu'au niveau du sol à des fins de chargement et de déchargement, comme c'est le cas sur certaines remorques à poutre ou à déchets.

problems as aggregate trailers, and therefore the department considered the use of a retractable guard to be feasible. Furthermore, unlike the trailers designed to interface with pavers, the rear wheels on such trailers are located a significant distance forward of the rear of the trailer, so that a collision at any speed would produce underride. The department is aware of companies that have successfully designed a retractable guard to meet the U.S. requirement, and believes that a similar design could be adopted to meet the Canadian requirement.

A request was made by Parco-Hesse with respect to specialized trailers designed for the beverage industry. Some of these trailers have a rear wall of extruded aluminium that extends below the chassis, and others are designed to hang a forklift at the rear for transportation with the trailer. Neither design qualifies as a low-chassis nor a wheels back trailer, which are not subject to section 223, as in the U.S. If the design of a trailer is such that it could be considered to be a typical flatbed or van trailer, the department believes section 223 should apply. However, trailers equipped with, or designed to interact with, work-performing equipment, such as a forklift at the rear, are excluded from the application of this amendment if the work-performing equipment is located in or moves through the area that would be occupied by a horizontal member.

Requests were also made to exclude from the application of section 223 tanker trailers that meet the rear impact protection requirements of National Standards of Canada CAN/CSA-B620 — *Highway Tanks and Portable Tanks for the Transportation of Dangerous Goods*. The *Transportation of Dangerous Goods Act, 1992* requires that trailers designed for the transportation of dangerous goods meet CAN/CSA-B620. Its purpose is to protect the tank and piping in the event of a rear-end collision. CAN/CSA-B620 requires a rear impact protection device that must resist a much greater load than the 350,000 N uniform load in the proposed amendment, but it does not have any energy absorption requirement. The energy absorption requirement could be detrimental in this instance, as it would entail a deflection of the rear impact guard, which could cause the guard to come into contact with and damage the tank or piping in the event of a collision.

The hazardous nature of the load being carried by the tanker trailer is such that the benefit of a stronger rear impact guard supercedes the benefit of energy absorption. Therefore, the department is not requiring such trailers to conform to the energy absorption criteria of section 223. The strength and configuration requirements of this amendment are still applicable. The configuration requirements will provide a lower and wider rear impact guard than required by CAN/CSA-B620, and thus provide better resistance to underride in the event of a rear-end collision.

A request was made to exclude trailers equipped with “push” bumpers from the application of this amendment. Push bumpers are installed on trailers in the construction and road-building trades for the purpose of moving these units over a short distance by bulldozers, graders or other motorized vehicles. These push bumpers are reportedly designed to withstand a much greater

De telles remorques n’ont pas les mêmes problèmes de conception que les remorques pour agrégats. Par conséquent, le ministère a considéré que l’utilisation d’un dispositif de protection rétractable était chose faisable. De plus, contrairement aux remorques conçues pour interagir avec des asphaltées, les roues arrière de ces remorques sont situées à une bonne distance en retrait de l’arrière de la remorque, de sorte qu’une collision à n’importe quelle vitesse entraînerait un encastrement. Le ministère sait que des compagnies ont conçu avec succès un dispositif de protection rétractable pour respecter l’exigence américaine et est d’avis qu’un concept semblable pourrait être adopté pour respecter l’exigence canadienne.

Parco-Hesse a soumis une demande concernant les remorques spécialisées conçues pour l’industrie des boissons. Certaines d’entre elles sont équipées d’une paroi arrière en aluminium extrudé qui s’étend sous le châssis, et d’autres sont conçues pour qu’on suspende à l’arrière un chariot élévateur à fourche transporté par la remorque. Aucun des deux concepts n’a les caractéristiques d’une remorque à châssis surbaissé ni d’une remorque à roues arrière reculées, lesquelles ne sont pas soumises à l’article 223, tout comme aux États-Unis. Si une remorque est conçue de manière à être considérée comme une remorque à plateau ou une remorque-fourgon, le ministère est d’avis que l’article 223 s’applique. Toutefois, les remorques dotées d’un équipement de travail ou conçues pour interagir avec un tel équipement, comme un chariot élévateur à fourche à l’arrière, sont soustraites à l’application de cette modification si l’équipement de travail est situé ou s’il se déplace dans l’aire qui serait occupée par une pièce horizontale.

On a aussi demandé de soustraire à l’application de l’article 223 les remorques-citernes qui respectent les exigences de la norme nationale du Canada CAN/CSA-B620 — *Citernes routières et citernes amovibles pour le transport des marchandises dangereuses*. La *Loi sur le transport des matières dangereuses de 1992* exige que les remorques conçues pour le transport de marchandises dangereuses respectent la norme CAN/CSA-B620 dont l’objet est de protéger le réservoir et les canalisations en cas de collision arrière. La norme CAN/CSA-B620 exige la présence d’un dispositif de protection arrière qui doit résister à une charge beaucoup plus grande que les 350 000 N de charge uniforme de la modification proposée, mais ne contient aucune exigence relative à l’absorption d’énergie. Cette dernière exigence pourrait nuire dans ce cas, parce qu’elle supposerait un fléchissement du dispositif qui pourrait l’amener à entrer en contact avec le réservoir ou la tuyauterie et à les endommager en cas de collision.

La nature dangereuse du chargement transporté par une remorque-citerne est telle que les avantages d’un dispositif de protection plus fort l’emportent sur ceux de l’absorption d’énergie. En conséquence, le ministère n’exige pas que de telles remorques se conforment aux critères d’absorption d’énergie de l’article 223. Les exigences de configuration et de résistance de cette modification s’appliquent toujours. Les exigences de configuration s’appliquent à un dispositif de protection arrière plus bas et plus large que celui de la norme CAN/CSA-B620 et procurent une meilleure résistance à l’encastrement en cas de collision arrière.

On a aussi demandé de soustraire à l’application de cette modification les remorques équipées de pare-chocs de « poussée ». Ces pare-chocs sont installés sur les remorques des domaines de la construction et de la construction routière pour que l’on puisse déplacer ces unités sur de courtes distances à l’aide d’un boteur, d’une niveleuse ou d’autres véhicules motorisés. Ils seraient

force than required by the Regulation, but not to absorb energy so as not to be damaged when pushed upon.

The presence of a push bumper will extend the rear extremity of a trailer that may not otherwise be subject to the requirements of section 223, such as a wheels back trailer. For reasons discussed later, the department has provided an alternative to the energy absorption requirement. Instead of meeting the energy absorption criteria, the alternative requires such bumpers to meet the configuration requirements applicable to rear impact guards and to demonstrate resistance to double the load as required of the guards designed to meet the energy absorption requirements of section 223.

Finally, the TTMA indicated that there is a need for a temporary exemption process for newly designed equipment that may have difficulty meeting the requirements of section 223. Section 9 of the *Motor Vehicle Safety Act* provides such an exemption process, and therefore no action was required.

Harmonization

In the absence of a harmonized regulation, members of the Canadian Trucking Alliance and the CTEA commented that the Canadian amendment would create an uneven playing field, and that such a regulation should be delayed until the U.S. moves toward similar requirements. Going ahead with this amendment would lead to U.S. trailers sharing the roadway with Canadian trailers that are built to more stringent requirements, and at potentially greater cost. This mix of trailers on the highways would also reduce the effectiveness of the Canadian regulation.

Transport Canada strives to harmonize motor vehicle safety standards with the U.S., except in cases where there is a demonstrated net benefit to Canadians in pursuing a non-harmonized approach. In such cases, the department makes every effort to develop regulations that are compatible with those of the U.S. in order to permit the sale of vehicles in either market.

Given the major difference in composition of the U.S. and Canadian light-duty vehicle fleet, there is a greater need to protect the occupants of small passenger cars in Canada. The department's research has demonstrated that the U.S. requirement is unlikely to prevent passenger compartment intrusion in collisions with small passenger cars at speed differentials of 48 km/h or more. However, passenger cars are designed to withstand collisions with speed differentials up to 56 km/h, thus presenting the opportunity for an improved rear impact guard. The department's research has shown that with more stringent rear impact guard test requirements, it is possible to protect motorists from serious injury in collisions with speed differentials of 56 km/h and higher.

In light of these findings, the department has strived to develop a unique regulation that is also compatible with the U.S. requirements. During the development of the amendment, the department undertook extensive consultations with major stakeholders including the U.S. TTMA. The department has worked to ensure

conçus pour supporter une beaucoup plus grande force que celle qu'exige le règlement, mais n'absorbent pas d'énergie afin de ne pas être endommagés lorsqu'on pousse dessus.

La présence d'un pare-chocs de poussée rallonge l'extrémité arrière d'une remorque qui ne serait pas autrement soumise aux exigences de l'article 223, comme une remorque à roues arrière reculées. Pour les raisons énoncées plus loin, le ministère a fourni une solution de rechange à l'exigence relative à l'absorption d'énergie. Plutôt que les pare-chocs de poussée respectent les critères relatifs à l'absorption d'énergie, cette solution exige qu'ils respectent les exigences de configuration applicables aux dispositifs de protection arrière et qu'ils démontrent une résistance au double de la charge applicable aux dispositifs de protection conçus pour respecter les exigences en matière d'absorption d'énergie de l'article 223.

Enfin, la TTMA a indiqué qu'il fallait une exemption temporaire pour l'équipement nouvellement conçu qui pourrait avoir des difficultés à respecter les exigences de l'article 223. L'article 9 de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* prévoit un tel processus de dispense et il n'y a donc aucune mesure à prendre.

Harmonisation

En l'absence d'une réglementation harmonisée, les membres de l'Alliance canadienne du camionnage et de l'AETC ont fait valoir qu'avec la modification proposée, les règles du jeu ne seraient pas les mêmes pour tous et qu'on devrait surseoir à son adoption jusqu'à ce que les États-Unis adoptent des exigences semblables. Aller de l'avant avec cette modification voudrait dire que les remorques américaines partageraient les voies publiques avec les remorques canadiennes construites selon des exigences plus rigoureuses et à un coût potentiellement plus élevé. Ce mélange de remorques sur les routes réduirait également l'efficacité du règlement canadien.

Le ministère fait des efforts pour harmoniser les normes de sécurité automobile avec celles des États-Unis, sauf dans les cas où il est démontré qu'il est nettement plus avantageux pour les Canadiens d'adopter des mesures non harmonisées. Dans ces cas, le ministère déploie tous les efforts possibles pour élaborer des règlements compatibles avec ceux des États-Unis de manière à permettre la vente de véhicules dans les deux marchés.

Compte tenu des différences importantes dans la composition des flottes américaine et canadienne de véhicules légers, il existe au Canada un plus grand besoin de protéger les occupants de petites voitures de tourisme. Les recherches du ministère ont démontré que les exigences américaines sont peu susceptibles de prévenir la pénétration dans l'habitacle des petites voitures dans les collisions à des différentiels de vitesse de 48 km/h ou plus. Toutefois, les véhicules de tourisme sont conçus pour résister aux collisions à des différentiels de vitesse atteignant 56 km/h, ce qui fournit l'occasion d'améliorer les dispositifs de protection arrière. Les recherches du ministère ont démontré qu'avec des exigences plus rigoureuses concernant la résistance des dispositifs de protection arrière, il est possible de protéger les automobilistes contre les blessures graves dans des collisions à des différentiels de vitesse de 56 km/h et plus.

À la lumière de ces constatations, le ministère a essayé d'élaborer un règlement unique qui est aussi compatible avec les exigences américaines. Pendant l'élaboration de cette modification, le ministère a procédé à des consultations poussées auprès des principaux intervenants, dont la TTMA des États-Unis. Le

that a rear impact guard that meets the strength and energy absorption requirements of this amendment will also meet the U.S. requirements. As a result, during the stakeholder consultations, there were indications from members of the TTMA that most U.S. trailer manufacturers will likely be installing rear impact guards that meet the Canadian requirements.

To further facilitate harmonization efforts, the TTMA commented that the definitions and application of section 223 should match the U.S. regulation exactly. From the outset, the department developed the text to share as many common elements as possible, such that the regulations have either the same or similar wording or the Canadian requirements are compatible with the existing U.S. requirements. Some additional definitions were necessary for the requirements of the Canadian regulation, but this does not affect its compatibility with the U.S. regulation. In terms of affected vehicles, a slightly broader range of trailer designs are not subject to the Canadian requirements.

Costs and Benefits Analysis

The CTEA questioned the data and statistics used in the department's cost-benefit analysis. For example, costs related to maintenance and repair, and the possible need to reinforce the trailer infrastructure, were not considered in the analysis. A review was suggested, to better reflect the "real financial impact" related to the implementation of section 223. Ty-Crop Manufacturing Ltd. also noted that the trailer infrastructure might need reinforcement as a result of the stronger rear impact guard; otherwise it might sustain damage in a collision.

The department has taken great care to minimize the economic impact that the Regulation may have on trailer manufacturers. The cost portion of the analysis was based on the 2000-2001 cost estimate survey conducted by the CTEA. Following the publication of the analysis in the *Canada Gazette*, Part I the CTEA responded with a revised cost estimate based on additional member feedback, indicating that the "real costs" of installing a compliant rear impact guard is more than double that which was reported in the original survey.

Nevertheless, in addition to the 2000-2001 survey by the CTEA, the department's original analysis took into account first-hand information from a major Canadian trailer manufacturer that successfully designed, installed and tested a rear impact guard to meet the requirements of this amendment. Based on these data, the department was able to demonstrate a favourable cost-benefit analysis with the making of this rear impact guard regulation¹³.

Furthermore, the department's cost estimate analysis included the materials and labour required to install a new rear impact guard. Some provinces, such as Ontario and Quebec, currently require trailers to be equipped with a rear impact guard that meets the configuration requirements of the U.S. regulation. Therefore, the additional cost to upgrade to this amendment will be less than designing and installing a new guard, and the cost of upgrading a

ministère a fait en sorte qu'un dispositif de protection arrière qui respecte les exigences en matière de résistance et d'absorption d'énergie de cette modification respecte aussi les exigences américaines. Il en résulte que, lors des consultations des intervenants, des membres de la TTMA ont indiqué que la plupart des fabricants américains de remorques sont susceptibles d'installer des dispositifs de protection arrière qui respectent les exigences canadiennes.

Pour favoriser davantage les efforts d'harmonisation, la TTMA a indiqué que les définitions et les règles d'application de l'article 223 devraient correspondre exactement à celles de la réglementation américaine. D'entrée de jeu, le ministère a rédigé un texte qui a autant d'éléments communs que possible, de sorte que les règlements aient la même formulation ou une formulation semblable, ou que les exigences canadiennes soient compatibles avec les exigences américaines existantes. Certaines définitions supplémentaires étaient nécessaires eu égard aux exigences de la réglementation canadienne, mais celles-ci n'affectent pas la compatibilité avec la réglementation américaine. Pour ce qui concerne les véhicules visés, une gamme légèrement plus large de concepts de remorques n'est pas soumise aux exigences canadiennes.

Analyse coûts-avantages

L'AETC a mis en doute les données et les statistiques utilisées par le ministère pour son analyse coûts-avantages. Par exemple, les coûts liés à l'entretien et à la réparation, et la nécessité probable de renforcer l'infrastructure des remorques n'ont pas été pris en compte dans l'analyse. Une révision a été suggérée pour mieux refléter le « véritable impact financier » de la mise en oeuvre de l'article 223. *Ty-Crop Manufacturing Ltd.* a également noté que l'infrastructure des remorques pourrait avoir besoin d'être renforcée en raison de la plus grande résistance du dispositif de protection; autrement, elle pourrait être endommagée dans une collision.

Le ministère a bien pris soin de réduire au minimum l'impact économique que la réglementation pourrait avoir sur les fabricants de remorques. La portion coût de l'analyse s'appuyait sur l'étude des coûts de 2000-2001 faite par l'AETC. Par suite de la publication de l'analyse dans la *Gazette du Canada* Partie I, l'AETC a réagi en présentant une estimation de coût révisée fondée sur de nouvelles réactions de ses membres indiquant que les « coûts réels » de l'installation d'un dispositif de protection conforme correspondent à plus du double du montant indiqué dans l'étude originale.

Néanmoins, en plus de l'étude de 2000-2001 effectuée par l'AETC, l'analyse originale du ministère prenait en compte des renseignements de première main obtenue d'un important fabricant de remorques canadien qui a conçu, installé et mis à l'essai avec succès un dispositif de protection arrière respectant les exigences de la présente modification. À partir de ces données, le ministère a été en mesure de présenter une analyse coûts-avantages favorable eu égard à la prise de ce règlement sur les dispositifs de protection arrière¹³.

De plus, l'estimation de coût du ministère incluait le matériel et la main-d'oeuvre requis pour installer un nouveau dispositif. Certaines provinces, comme l'Ontario et le Québec, exigent actuellement que les remorques soient dotées d'un dispositif de protection arrière qui respecte les exigences de configuration de la réglementation américaine. En conséquence, le coût supplémentaire d'une mise à niveau conforme à la présente modification sera

¹³ "Report on the Canadian Trailer Manufacturing Industry, 2000-2001".

¹³ « Report on the Canadian Trailer Manufacturing Industry, 2000-2001 ».

fully compliant U.S. rear impact guard to a Canadian-compliant guard will be less still. Either scenario would provide a more favourable cost-benefit analysis than the one used.

The CTEA, the TTMA and Advance Engineered Products Ltd. indicated that Canadian companies and those wishing to sell trailers in Canada would incur additional costs in order to design, manufacture and install compliant rear impact guards. In an effort to alleviate the burden of research and design, and in order to ensure the practicality of the new Regulation, the department worked with the CTEA and the NRC/CSST to assess the feasibility of designing to the requirements of section 223. In doing so, the NRC/CSST provided three generic design options, each capable of meeting both the U.S. and the Canadian requirements.

Maintenance and Repair of Rear Impact Guards

It is expected that rear impact guards will sustain some level of damage in daily operations, which led to enquiries about when maintenance or repair work might be necessary and who would recertify the guards. Under the *Motor Vehicle Safety Act*, Transport Canada develops and enforces the *Motor Vehicle Safety Regulations*, which apply only to new vehicles marketed in Canada and do not apply to aftermarket components such as replacement rear impact guards.

The provincial and territorial governments have authority over road use, vehicle operation, and the distribution, installation and use of aftermarket equipment. It is therefore the individual provinces and territories that will regulate how rear impact guards should be maintained and, in the event of damage, repaired or replaced.

While the federal government has no jurisdiction over rear impact guard replacement, the result of the joint efforts of the CTEA, the NRC/CSST and the department will reduce the costs associated with having to replace a damaged guard. In addition, it will ensure the availability of a replacement guard that will meet the requirements of the Regulation, as opposed to aftermarket equipment of questionable performance capability, thereby helping ensure the safety of road users.

Suggested Changes to the Regulation

In an effort to simplify testing requirements and further reduce the associated costs, the CTEA and Advance Engineered Products Ltd. requested that the requirements of the Regulation provide the alternative of testing only half of a symmetrical guard, where the guard must be subject to the uniform load of 350,000 N. The portion being tested would be subject to half the load, and, in cases where there is only one support, the uniform load could be replaced by a point load at the junction of the support and the portion of the horizontal member being tested. This would reduce the costs associated with testing new designs, as manufacturers would be able to use existing testing equipment to demonstrate compliance.

inférieure à celui de la conception et de l'installation d'un nouveau dispositif, et le coût de la mise à niveau d'un dispositif de protection arrière entièrement conforme à la réglementation américaine pour qu'il se conforme à la réglementation canadienne sera encore moins élevé. Les deux scénarios donneraient une analyse coûts-avantages encore plus favorable que celle qui a été utilisée.

L'AETC, la TTMA et *Advance Engineered Products Ltd.* ont indiqué que les entreprises canadiennes et toutes celles qui souhaitent vendre des remorques au Canada devront faire des dépenses additionnelles pour concevoir, fabriquer et installer des dispositifs de protection conformes. Dans un effort pour alléger le fardeau de la recherche et de la conception et pour s'assurer que la nouvelle réglementation est réalisable, le ministère a travaillé avec l'AETC et le CNRC/CTTS à évaluer la faisabilité d'un concept conforme aux exigences de l'article 223. Ce faisant, le CNRC/CTTS a produit un choix de trois concepts génériques, tous capables de respecter les exigences tant américaines que canadiennes.

Entretien et réparation des dispositifs de protection arrière

Il est prévu que les dispositifs de protection arrière subissent quelques dommages dans l'exploitation quotidienne, ce qui a donné lieu à des questions sur le moment où des travaux d'entretien ou de réparation pourraient être nécessaires et sur qui aurait à recertifier les dispositifs de protection. En vertu de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*, le ministère élabore et applique le *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*, lequel ne vise que les véhicules neufs vendus au Canada, et non les composantes du marché secondaire, comme les dispositifs de protection arrière de rechange.

L'utilisation des voies publiques, l'exploitation des véhicules ainsi que la distribution, l'installation et l'utilisation d'équipement du marché secondaire relèvent des gouvernements provinciaux et territoriaux. Il revient donc à chaque province et territoire de réglementer la manière dont les dispositifs de protection arrière seront entretenus et, en cas de dommages, réparés ou remplacés.

Alors que le gouvernement fédéral n'a aucune autorité sur le remplacement des dispositifs de protection arrière, les efforts conjoints de l'AETC, du CNRC/CTTS et du ministère entraîneront une réduction des coûts associés à l'obligation de remplacer un dispositif endommagé. En outre, ils garantissent que des dispositifs de protection de rechange respectant les exigences de la réglementation seront disponibles, plutôt que l'on ait à recourir à de l'équipement du marché secondaire aux capacités de rendement douteuses, ce qui aidera à assurer la sécurité des usagers de la route.

Changements proposés à la réglementation

Dans un effort pour simplifier les exigences de mise à l'essai et pour réduire davantage les coûts qui y sont associés, l'AETC et *Advance Engineered Products Ltd.* ont demandé que les exigences de la réglementation offrent la possibilité de mettre à l'essai seulement la moitié d'un dispositif de protection symétrique lorsque le dispositif de protection doit être soumis à une charge uniforme de 350 000 N. La partie mise à l'essai serait soumise à la moitié de la charge et, dans les cas où il n'y a qu'un seul support, la charge uniforme pourrait être remplacée par une charge ponctuelle appliquée à la jonction du support et de la portion de la pièce horizontale mise à l'essai. Cette mesure réduirait les coûts associés à la mise à l'essai des nouveaux concepts, puisque les fabricants pourraient utiliser l'équipement d'essai existant pour prouver leur conformité.

The department believes that a half guard test could potentially be more stringent than a full guard test, and is therefore providing such an alternative for symmetrical guard designs. In such cases, half of the guard may be tested to a uniform load of at least 175,000 N, provided the tested portion is completely detached from the remainder of the rear impact guard. As indicated above, when testing half of the rear impact guard, a point load could be applied to replace the uniform load test in the case of a symmetrical guard that has only two attachment points.

Advance Engineered Products Ltd. further requested that the energy absorption criteria be removed from the Regulation, indicating that the absorption of 20,000 J will provide minimal benefit in higher speed collisions. Other than reducing impact severity, the purpose of the energy absorption requirement over 125 mm of travel is to help ensure that the rear impact guard will stay in place, as opposed to breaking away. In the absence of such a requirement, the guard may simply fail after the minimum required force is applied, effectively rendering the guard useless. The rear impact guard must remain attached to the trailer to be effective.

The department estimated that, based on crash tests into a rigid barrier, a resistance to a uniform load of at least 700,000 N is necessary to help ensure that the rear impact guard will stay in place in the event of an impact with most passenger cars, at speed differentials of 56 km/h or more. Thus, the department has provided the option of installing a rear impact guard that will withstand a uniform load of at least 700,000 N without exhibiting more than 125 mm of deflection. As with the energy absorption criteria, the guard must be located no higher than 560 mm above ground level after the test.

The department received further suggested changes to help ensure that the horizontal member remains in place in the event of a rear-end collision, including:

1. Provide an explicit requirement that the rear impact guard must not sever suddenly after having attained its maximum resistance. Rather, it should continue to deform while offering an equal or lesser level of resistance.
2. Add a point load test of 100,000 N at 355 mm from the middle of the guard and/or increase the centre point load from 50,000 N to 75,000 N. The guard should be able to withstand these point load tests by deflecting no more than 50 mm as opposed to 125 mm in the proposed amendment.
3. Require that the maximum resistance must meet or exceed 350,000 N within the first 60 mm of deflection, and that the load application device not make contact with the structural support to the horizontal member.

The department decided not to incorporate these suggested changes into the Regulation for the following reasons. Although not explicitly stated in the Regulation, the energy absorption requirement will achieve the objective indicated in the first suggestion, and the alternative resistance load of 700,000 N is sufficiently high to ensure that the rear impact guard stays in place in a higher speed rear impact. Each of the additional load requirements in the second and third suggestions would possibly improve on the proposed amendment; however, the department's research indicates that the tests required by section 223 are sufficient to ensure the intended performance and purpose of the rear

Le ministère est d'avis qu'une mise à l'essai de la moitié d'un dispositif de protection pourrait être plus rigoureuse que celle de tout le dispositif, et il offre donc une telle option pour les dispositifs symétriques. Dans ces cas, la moitié du dispositif de protection peut être mise à l'essai sous une charge uniforme d'au moins 175 000 N, pourvu que la portion mise à l'essai soit complètement séparée du reste du dispositif. Comme on l'a indiqué plus haut, pour mettre à l'essai la moitié d'un dispositif de protection arrière, on peut remplacer l'essai de charge uniforme par un essai de charge ponctuelle si le dispositif est symétrique et qui n'a que deux points d'attache à la pièce horizontale.

Advance Engineered Products Ltd. a en outre demandé que les critères d'absorption d'énergie soient soustraits de la réglementation, indiquant que l'absorption de 20 000 J ne procurerait qu'un avantage minimal dans des collisions à vitesses plus élevées. À part le fait qu'elle réduit la gravité de l'impact, l'exigence relative à l'absorption d'énergie sur 125 mm de fléchissement a pour objet d'aider à s'assurer que le dispositif restera en place au lieu d'être arraché. Sans cette exigence, le dispositif peut simplement faire défaut après application de la force minimale requise, le rendant dans les faits inutile. Le dispositif de protection arrière doit rester attaché à la remorque pour être efficace.

Se fondant sur des essais de collision dans une barrière fixe, le ministère est d'avis qu'une résistance à une charge uniforme d'au moins 700 000 N est nécessaire pour aider à s'assurer que le dispositif restera en place en cas d'impact avec la plupart des voitures de tourisme à des différentiels de vitesse de 56 km/h ou plus. En conséquence, le ministère donne la possibilité d'installer un dispositif de protection arrière qui résistera à une charge uniforme d'au moins 700 000 N sans fléchissement de plus de 125 mm. Ainsi pour les critères d'absorption d'énergie, le dispositif ne doit pas être situé à plus de 560 mm au-dessus du sol après l'essai.

Le ministère a reçu d'autres suggestions de changements pour aider à s'assurer que la pièce horizontale reste en place en cas de collision arrière, incluant :

1. Formuler de manière explicite une exigence selon laquelle le dispositif de protection arrière ne doit pas s'arracher soudainement après avoir atteint sa résistance maximale. Il devrait plutôt continuer à se déformer, en offrant une résistance égale ou inférieure.
2. Ajouter un essai de charge ponctuelle de 100 000 N à 355 mm du milieu du dispositif de protection et/ou faire passer la charge ponctuelle centrale de 50 000 N à 75 000 N. Le dispositif devrait être capable de résister à ces essais de charge ponctuelle par un fléchissement ne dépassant pas 50 mm plutôt que les 125 mm indiqués dans la modification proposée.
3. Exiger que la résistance maximale égale ou dépasse 350 000 N pour un fléchissement de 60 mm et que le dispositif d'application de la charge n'entre pas en contact avec le support structural de la pièce horizontale.

Le ministère a décidé de ne pas incorporer ces suggestions de changements dans la réglementation pour les raisons suivantes. Bien que ce ne soit pas énoncé de façon explicite dans la modification, l'exigence relative à l'absorption d'énergie atteindra l'objectif indiqué dans la première suggestion et la charge de recharge de 700 000 N de l'essai de résistance est suffisamment élevé pour assurer que le dispositif de protection reste en place en cas d'impact arrière à plus grande vitesse. Chacune des exigences de charge additionnelles des deuxième et troisième suggestions pourrait améliorer la modification proposée. Toutefois, les recherches du ministère indiquent que les mises à l'essai exigés par

impact guard. Finally, with regard to the third suggestion, the dimensions of the load application device and its point of application on the horizontal member help ensure the compatibility of the Regulation with the U.S. requirements.

Finally, the CTEA commented that, with respect to the research conducted by the department, the NRC/CSTT swinging beam arrangement would not prevent the load application device from rotating about the vertical axis. The department did not observe any rotation during the actual test, just the simple translation of the load application device as required by the amendment, and thus no change was made.

Following the January 2004 request for comments to the revised draft Regulation, the TTMA commented that a rear impact guard capable of withstanding 700,000 N is too stiff and can enhance injury. The department performed some full-scale underride guard crash tests in 1997 to supplement similar work that NHTSA had performed in 1992/93 at the Vehicle Research Test Center (VRTC) of Ohio. The departmental work used a rigid guard whose ground clearance could be adjusted as necessary. Because the test program was deemed to be an add-on to the VRTC work, Chevrolet Corsicas of model years 1991 to 1993 were used (same design as the Chevrolet Corsicas used by VRTC). The results of the work confirmed that “modern” vehicles could suitably protect occupants in a crash with a very rigid underride guard at up to speeds of 56 km/h.

Most present day vehicle designs incorporate high-tech crash energy dissipation mechanisms and air bags in both the driver and passenger position, which will likely provide an even greater level of protection than that offered by the Corsica in 1993. The higher strength requirement for a rear impact guard will help ensure that it stays in place in the event of an impact with speed differentials of 56 km/h, while preventing the occurrence of passenger compartment intrusion.

With respect to the half guard test, the TTMA further suggested the amendment should include the option of a point load test of the same magnitude as the uniform load test, regardless of the number of supports. For symmetrical rear impact guards with more than two attachment points to the horizontal member, the department believes that such a test could potentially be more stringent than a uniform load test, and is therefore providing such an alternative. In this instance, the application of the point load, P3, would be located as per the U.S. regulation, which is not less than 355 mm and not more than 635 mm from the longitudinal vertical plane passing through the horizontal member. As indicated earlier, in the case where there are only two attachment points to the horizontal member of a symmetrical guard, the uniform test load may be replaced with a single-point test load applied at the junction of the support to the portion of the horizontal member being tested.

Rear Impact Guard Height

The CTEA requested that the amendment be clarified to identify when the ground clearance to the horizontal member must be measured, in a case where the energy absorption capacity of the rear impact guard is tested. The department’s intent was that this

l’article 223 sont suffisants pour garantir le rendement prévu et la conformité du dispositif de protection arrière. Enfin, en ce qui concerne la troisième suggestion, les dimensions du dispositif d’application de la charge et son point d’application sur la pièce horizontale aident à assurer la compatibilité du règlement avec les exigences américaines.

Enfin, l’AETC a fait remarquer que, en ce qui concerne la recherche effectuée par le ministère, le dispositif à poutre basculante du CNRC/CTTS n’empêcherait pas le dispositif d’application de charge de faire une rotation sur l’axe vertical. Le ministère n’a pas observé de rotation pendant l’essai, mais simplement le déplacement du dispositif d’application de charge tel que requis par la modification; par conséquent, aucun changement n’a été apporté.

À la suite de la demande de commentaires de janvier 2004 sur le projet de règlement révisé, la TTMA a indiqué qu’un dispositif de protection capable de résister à 700 000 N est trop rigide et peut accroître les blessures. Le ministère a effectué des essais de collision en vraie grandeur sur des dispositifs antiencastrement en 1997 pour compléter le travail semblable fait en 1992-1993 par la NHTSA au *Vehicle Research Test Center* (VRTC), en Ohio. Les essais du ministère ont été faits avec un dispositif de protection rigide dont la garde au sol pouvait être ajustée au besoin. Parce que le programme d’essai était considéré comme un ajout aux travaux du VRTC, des Chevrolet Corsica de modèles 1991 à 1993 ont été utilisées (même conception que les Chevrolet Corsica utilisées par le VRTC). Les résultats des essais ont confirmé que les véhicules « modernes » pouvaient convenablement protéger les occupants dans une collision avec un dispositif antiencastrement très rigide jusqu’à une vitesse de 56 km/h.

La plupart des véhicules actuels sont conçus de manière à intégrer des mécanismes haute technologie de dissipation d’énergie en cas de collision et des coussins gonflables aux places du conducteur et du passager, tous susceptibles de procurer un degré plus élevé de protection que celui offert par la Corsica en 1993. L’exigence d’un plus haut degré de résistance pour le dispositif de protection aidera à le maintenir en place en cas d’impact à des différentiels de vitesse de 56 km/h, tout en prévenant la pénétration dans l’habitacle.

En ce qui concerne l’essai sur une moitié du dispositif, la TTMA a en outre proposé que la modification offre l’option d’un essai de charge ponctuelle de la même importance que celle de l’essai de charge uniforme, peu importe le nombre de supports. En ce qui concerne un dispositif symétrique qui a plus de deux points d’attache à la pièce horizontale, le ministère est d’avis qu’un tel test a le potentiel d’être plus rigoureux qu’un essai de charge uniforme, et offre donc ce choix. Dans ce cas, l’application de la charge ponctuelle, P3, se ferait au même endroit que dans le règlement américain, soit au moins à 355 mm et au plus à 635 mm à partir du plan vertical longitudinal passant par le centre de la pièce horizontale. Comme auparavant, dans les cas où le dispositif symétrique n’a que deux points d’attache à la pièce horizontale, la charge uniforme pourrait être remplacée par une charge ponctuelle appliquée à la jonction du support et de la pièce horizontale qui est mise à l’essai.

Hauteur du dispositif de protection arrière

L’AETC a demandé que la modification soit clarifiée pour indiquer quand la garde au sol de la pièce horizontale doit être mesurée, dans le cadre d’une mise à l’essai de la capacité d’absorption d’énergie du dispositif de protection. Le ministère

measurement be taken after the guard had deflected 125 mm, as was assumed by the CTEA. The after-test guard height is an important element of the amendment that was identified during the research crash tests. It must be sufficiently low so that structural elements of the colliding vehicle are engaged to prevent the occurrence of underride. The amendment was revised to clarify this point.

A research engineer from the mechanical engineering faculty at the State University of Campinas, Brazil, commented that the maximum rear impact guard height of 560 mm is too high and would not prevent a vehicle with a lower bumper height from wedging itself underneath the guard. This comment was based on work by the Monash University Accident Research Center and actual crash tests made in partnership with General Motors and Mercedes-Benz.

The department agrees that the height of the rear impact guard is a key element in preventing a vehicle from underriding the rear of a trailer. The department researched various guard heights in actual crash tests and found that, in order to be effective for the small passenger cars in Canada, the guard height must not exceed 560 mm above ground level *after* being subjected to the respective test procedures.

Finally, it was requested that the measurement of the rear impact guard height take place at the supports to the horizontal member and not at the unsupported extremities, with the reasoning that the guard may not fail in a symmetrical fashion and the deflection at the unsupported extremities may be exaggerated. The department accepted the suggestion and has changed the proposed amendment accordingly.

Miscellaneous Comments

One commenter requested that the rear impact guard design take into consideration the dock lock systems to which trailers are restrained to prevent "trailer creep", which can cause forklift operators to inadvertently drive off a dock. The department feels that further restrictions on guard design are not necessary. The configuration requirements for the rear impact guard are the same as U.S. requirements, which increases the probability of compatibility with the various designs of existing dock lock systems. Additional design constraints would reduce the flexibility of manufacture and design that the department considers essential in order for the amendment to be practical.

The CTEA indicated that the definition of "pulpwood trailer" could be interpreted to include a number of somewhat skeletal trailers that could also be used as semi-trailers, pony trailers or full trailers, and thus requested a clarification. The department believes that the existing definition is sufficiently clear, as it specifies trailers "constructed with a skeletal frame with no means for attachment of a solid bed, body, or container".

Consultation Summary

The department's research clearly shows that the rear impact guard strength, energy absorption and configuration characteristics as outlined in the amendment are required in order to mitigate

avait pour intention que cette mesure soit prise après que le dispositif de protection aurait subi un fléchissement de 125 mm, comme le supposait l'AETC. La hauteur du dispositif après l'essai est un élément important de la modification, identifié comme tel au cours des essais de collision effectués pendant les recherches. Elle doit être suffisamment basse pour que les éléments structuraux du véhicule entrant en collision participent à la prévention de l'encastrement. La modification a été révisée pour clarifier ce point.

Un ingénieur de recherches de la faculté de génie mécanique de l'université d'État de Campinas, au Brésil, a indiqué que la garde au sol maximale de 560 mm est trop élevée et n'empêcherait pas un véhicule dont le pare-chocs est moins haut de s'encaster sous le dispositif. Ce commentaire s'appuyait sur le travail fait par le *Monash University Accident Research Center* et des essais de collision effectués en partenariat avec *General Motors* et *Mercedes-Benz*.

Le ministère convient que la hauteur du dispositif est un élément clé pour prévenir l'encastrement d'un véhicule sous l'arrière d'une remorque. Il a fait des recherches sur des dispositifs de différentes hauteurs dans des essais de collision et a découvert que, pour que le dispositif soit efficace pour les petits véhicules de tourisme au Canada, sa garde au sol ne doit pas dépasser 560 mm *après* avoir été soumis aux procédures de mise à l'essai.

Enfin, il a été demandé que la mesure de la hauteur du dispositif soit prise au support de la pièce horizontale et non aux extrémités non supportées, le raisonnement étant que le dispositif peut ne pas céder d'une manière symétrique et que le fléchissement aux extrémités non supportées peut être exagéré. Le ministère a accepté la suggestion et a révisé la modification proposée en conséquence.

Commentaires divers

Un des commentateurs a demandé que le dispositif de protection arrière soit conçu de manière à prendre en compte les systèmes d'amarrage à quai auxquels sont attachées les remorques pour prévenir leur éloignement subreptice, lequel peut amener les conducteurs de chariots élévateurs à fourche à tomber d'un quai par inadvertance. Le ministère est d'avis que de nouvelles restrictions sur la conception du dispositif de protection ne sont pas nécessaires. Les exigences de configuration du dispositif de protection arrière sont les mêmes qu'aux États-Unis, ce qui augmente les probabilités de compatibilité avec les divers concepts de systèmes d'amarrage à quai existants. Des contraintes additionnelles apportées au concept réduiraient la souplesse de fabrication et de conception que le ministère considère essentielle pour que la modification soit réalisable.

L'AETC a indiqué que la définition de « remorque pour bois à pâte » pourrait être interprétée de manière à inclure un certain nombre de remorques plutôt squelettiques qui pourraient aussi être utilisées comme semi-remorques, remorques semi-portées ou remorques pleine grandeur. Elle a donc demandé une clarification. Le ministère est d'avis que la définition existante est suffisamment claire, puisqu'elle parle de remorques « construites avec un châssis-squelette n'ayant aucun dispositif permettant de fixer une plate-forme, une carrosserie ou un conteneur ».

Résumé de la consultation

Les recherches du ministère montrent clairement que la résistance et les caractéristiques de configuration et d'absorption d'énergie du dispositif figurant dans la modification sont

injury and death in rear-end collisions with trailers. The department has worked closely with industry and the NRC/CSTT throughout the development of the amendment to address requirements that will improve road safety while considering budgetary and harmonization issues.

In this joint effort, the NRC/CSTT conducted proof of concept studies, which resulted in three generic rear impact guard designs capable of meeting the Canadian and U.S. requirements, which will help keep production costs to a minimum. Thus, the department expects that this amendment will improve road safety while minimizing any burden on the trailer industry.

Compliance and Enforcement

Motor vehicle manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the requirements of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. The department monitors the self-certification programs of manufacturers and importers by reviewing their test documentation, inspecting vehicles, and testing vehicles obtained in the open market. When a defect is found, the manufacturer or importer must issue a notice of defect to owners and to the Minister of Transport. If a vehicle does not comply with a safety standard, the manufacturer or importer is subject to prosecution and, if found guilty, may be fined as prescribed in the *Motor Vehicle Safety Act*.

Contacts

Denis Brault
Regulatory Development Engineer
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-1964
FAX: (613) 990-2913
E-mail: braultd@tc.gc.ca

Copies of Test Method 223, "Rear Impact Guard", and Technical Standards Document No. 224, "Rear Impact Protection", may be obtained at www.tc.gc.ca/RoadSafety/mvstm_tsd/index_e.htm. Copies may also be obtained by contacting:

Regulations Clerk
Road Safety and Motor Vehicle Regulation Directorate
Department of Transport
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5
Telephone: (613) 998-1960
FAX: (613) 990-2913
E-mail: regsclerkcommis@tc.gc.ca

nécessaires pour réduire les blessures et les décès découlant de collisions arrière avec des remorques. Le ministère a travaillé en étroite collaboration avec l'industrie et le CNRC/CTTS tout au long de l'élaboration de cette modification pour traiter de toutes les exigences qui amélioreront la sécurité routière tout en tenant compte des questions de budget et d'harmonisation.

Dans cet effort conjoint, le CNRC/CTTS a procédé à des validations de concepts qui ont donné naissance à trois concepts génériques de dispositifs de protection arrière capables de respecter les exigences canadiennes et américaines, et qui aideront à maintenir au minimum les coûts de production. En conséquence, le ministère s'attend à ce que la modification améliore la sécurité routière tout en réduisant au minimum tout fardeau imposé à l'industrie des remorques.

Respect et exécution

Les fabricants et les importateurs de véhicules automobiles ont la responsabilité de s'assurer que leurs produits sont conformes aux exigences du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Le ministère surveille leurs programmes d'auto-certification en examinant leurs documents d'essai, en inspectant des véhicules et en mettant à l'essai des véhicules obtenus sur le marché commercial. Lorsqu'un défaut est décelé, le fabricant ou l'importateur visé doit émettre un avis de défaut à l'intention des propriétaires et du ministre des Transports. Si un véhicule s'avère non conforme à une norme de sécurité, le fabricant ou l'importateur est passible de poursuites et, s'il est reconnu coupable, il peut être condamné à une amende prévue à la *Loi sur la sécurité automobile*.

Personnes-ressources

Denis Brault
Ingénieur de l'élaboration des règlements
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-1964
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Courriel : braultd@tc.gc.ca

Des copies de la Méthode d'essai 223, « Dispositif de protection arrière », et du Document de normes techniques n° 224, « Protection en cas de collision arrière », peuvent être obtenues à www.tc.gc.ca/RoadSafety/mvstm_tsd/index_f.htm. Des exemplaires peuvent aussi être obtenus en communiquant avec le :

Commis aux règlements
Direction générale de la sécurité routière et de la réglementation automobile
Ministère des Transports
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5
Téléphone : (613) 998-1960
TÉLÉCOPIEUR : (613) 990-2913
Courriel : regsclerkcommis@tc.gc.ca

Registration
SOR/2004-196 23 September, 2004

PILOTAGE ACT

Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations

P.C. 2004-1010 23 September, 2004

Whereas the Great Lakes Pilotage Authority, pursuant to subsection 34(1)^a of the *Pilotage Act*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 10, 2004 a copy of the proposed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*, substantially in the form set out in the annexed Regulations;

And whereas more than 30 days have expired after the date of publication and no notices of objection to the proposed Regulations were filed with the Canadian Transportation Agency in accordance with subsection 34(2)^b of the Act;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 33(1) of the *Pilotage Act*, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*, made on June 17, 2004 by the Great Lakes Pilotage Authority.

REGULATIONS AMENDING THE GREAT LAKES PILOTAGE TARIFF REGULATIONS

AMENDMENTS

1. Subparagraph 3(1)(c)(ii) of the French version of the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*¹ is replaced by the following:

(ii) le droit à payer établi à l'annexe I à l'égard de ce service, multiplié par le taux de conversion de la monnaie applicable au mois où le service a été rendu;

2. The heading "DROITS DE PILOTAGE EXIGIBLES POUR LES ZONES AUTRES QUE LA CIRCONSCRIPTION DE CORNWALL ET LE PORT DE CHURCHILL (MANITOBA)" of Schedule I to the French version of the Regulations is replaced by the following:

DROITS DE PILOTAGE À PAYER POUR LES ZONES AUTRES QUE LA CIRCONSCRIPTION DE CORNWALL ET LE PORT DE CHURCHILL (MANITOBA)

3. (1) Subsections 1(1) to (4) of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

1. (1) Subject to subsection (2), the basic charge for a passage, other than a movage, through International District No. 1 or any part thereof and its contiguous waters is \$8.75 for each kilometre (\$14.56 for each statute mile), plus \$194 for each lock transited.

(2) The minimum and maximum basic charges for a through trip through International District No. 1 and its contiguous waters are \$426 and \$1,867, respectively.

Enregistrement
DORS/2004-196 23 septembre 2004

LOI SUR LE PILOTAGE

Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs

C.P. 2004-1010 23 septembre 2004

Attendu que, conformément au paragraphe 34(1)^a de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration de pilotage des Grands Lacs a fait publier dans la *Gazette du Canada* Partie I, le 10 avril 2004, le projet de règlement intitulé *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, conforme en substance au texte ci-après;

Attendu que plus de trente jours se sont écoulés depuis la date de publication et qu'aucun avis d'opposition au projet de règlement n'a été déposé auprès de l'Office des transports du Canada conformément au paragraphe 34(2)^b de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 33(1) de la *Loi sur le pilotage*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, ci-après, pris le 17 juin 2004 par l'Administration de pilotage des Grands Lacs.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES TARIFS DE PILOTAGE DES GRANDS LACS

MODIFICATIONS

1. Le sous-alinéa 3(1)(c)(ii) de la version française du *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*¹ est remplacé par ce qui suit :

(ii) le droit à payer établi à l'annexe I à l'égard de ce service, multiplié par le taux de conversion de la monnaie applicable au mois où le service a été rendu;

2. Le titre « DROITS DE PILOTAGE EXIGIBLES POUR LES ZONES AUTRES QUE LA CIRCONSCRIPTION DE CORNWALL ET LE PORT DE CHURCHILL (MANITOBA) » de l'annexe I de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

DROITS DE PILOTAGE À PAYER POUR LES ZONES AUTRES QUE LA CIRCONSCRIPTION DE CORNWALL ET LE PORT DE CHURCHILL (MANITOBA)

3. (1) Les paragraphes 1(1) à (4) de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

1. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le droit de base à payer pour une traversée, à l'exception d'un déplacement, via la circonscription internationale n° 1 ou une partie de celle-ci et ses eaux limitrophes est de 8,75 \$ le kilomètre (14,56 \$ le mille terrestre), plus 194 \$ pour chaque écluse franchie.

(2) Le droit de base à payer pour un voyage direct via la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est d'au moins 426 \$ mais d'au plus 1 867 \$.

^a S.C. 1998, c. 10, s. 150

^b S.C. 1996, c. 10, s. 251(2)

¹ SOR/84-253; SOR/96-409

^a L.C. 1998, ch. 10, art. 150

^b L.C. 1996, ch. 10, par. 251(2)

¹ DORS/84-253; DORS/96-409

(3) The basic charge for a moorage in International District No. 1 and its contiguous waters is \$640.

(4) If a ship, during its passage through the Welland Canal, docks or undocks for any reason other than instructions given by The St. Lawrence Seaway Management Corporation, the basic charge is \$41 for each kilometre (\$67.41 for each statute mile), plus \$251 for each lock transited, with a minimum charge of \$838.

(2) The portion of items 1 to 15 of the table to subsection 1(5) of Schedule I to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	
(a)	1,546
(b)	1,546
2.	1,037
3.	612
4.	1,804
5.	1,037
6.	751
7.	2,091
8.	1,346
9.	1,037
10.	612
11.	1,357
12.	1,357
13.	1,054
14.	612
15.	751

(3) The portion of items 1 to 4 of the table to subsection 1(6) of Schedule I to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	1,630
2.	1,365
3.	613
4.	613

4. (1) The portion of items 1 and 2 of the table to subsection 2(1) of Schedule I to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	
(a)	401
(b)	399
(c)	328
2.	
(a)	382
(b)	307
(c)	314

(3) Le droit de base à payer pour un déplacement dans la circonscription internationale n° 1 et ses eaux limitrophes est de 640 \$.

(4) Lorsque, au cours de son passage dans le canal Welland, un navire accoste à un quai ou y appareille pour toute autre raison que des instructions données par la Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent, le droit de base à payer est de 41 \$ le kilomètre (67,41 \$ le mille terrestre), plus 251 \$ pour chaque écluse franchie, le droit minimal étant de 838 \$.

(2) Le passage des articles 1 à 15 du tableau du paragraphe 1(5) de l'annexe I du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	
a)	1 546
b)	1 546
2.	1 037
3.	612
4.	1 804
5.	1 037
6.	751
7.	2 091
8.	1 346
9.	1 037
10.	612
11.	1 357
12.	1 357
13.	1 054
14.	612
15.	751

(3) Le passage des articles 1 à 4 du tableau du paragraphe 1(6) de l'annexe I du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	1 630
2.	1 365
3.	613
4.	613

4. (1) Le passage des articles 1 et 2 du tableau du paragraphe 2(1) de l'annexe I du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	
a)	401
b)	399
c)	328
2.	
a)	382
b)	307
c)	314

(2) The portion of subsection 2(2) of Schedule I to the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) Lorsqu'un navire, ayant à son bord un pilote, franchit directement les eaux non désignées et les eaux limitrophes du lac Érié entre le haut-fond Southeast et Port Colborne, les droits de base visés au paragraphe (1) ne sont à payer que si, selon le cas :

(3) Subsection 2(3) of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

(3) The basic charge for pilotage services consisting of a lockage and a movage between Buffalo and any point on the Niagara River below the Black Rock Lock is \$784.

5. (1) Subsections 3(1) and (2) of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

3. (1) Subject to subsections (2) and (3), if, for the convenience of a ship, a pilot is detained after the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through designated waters or contiguous waters, an additional basic charge of \$57 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge under subsection (1) for any 24-hour period is \$900.

(2) The portion of subsection 3(3) of the French version of Schedule I to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) Aucun droit de base pour la retenue du pilote n'est à payer aux termes du présent article durant une interruption de la traversée du navire :

6. Section 4 of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

4. (1) Subject to subsection (2), if the departure or movage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, a basic charge of \$57 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour of that delay.

(2) The maximum basic charge under subsection (1) for any 24-hour period is \$900.

7. (1) Subsections 5(1) to (3) of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

5. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, the basic charge is \$1,208.

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge set out in subsection (1), a basic charge of \$57 is payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time the pilot reports and the time of cancellation.

(3) The maximum basic charge payable under subsection (2) for any 24-hour period is \$900.

(2) Subsection 5(4) of the French version of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

(4) Lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote a quitté son poste de travail pour se rendre au

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

(2) Lorsqu'un navire, ayant à son bord un pilote, franchit directement les eaux non désignées et les eaux limitrophes du lac Érié entre le haut-fond Southeast et Port Colborne, les droits de base visés au paragraphe (1) ne sont à payer que si, selon le cas :

(3) Le paragraphe 2(3) de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Le droit de base pour les services de pilotage comportant à la fois un éclusage et un déplacement entre Buffalo et tout point sur la rivière Niagara en aval de l'écluse Black Rock est de 784 \$.

5. (1) Les paragraphes 3(1) et (2) de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

3. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), lorsque, pour les besoins du navire, un pilote est retenu à la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée du navire dans des eaux désignées ou dans des eaux limitrophes, le droit de base supplémentaire à payer est de 57 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en vertu du paragraphe (1) est de 900 \$ par période de 24 heures.

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

(3) Aucun droit de base pour la retenue du pilote n'est à payer aux termes du présent article durant une interruption de la traversée du navire :

6. L'article 4 de l'annexe I du même règlement est remplacé par ce qui suit :

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), lorsque le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 57 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure du retard.

(2) Le droit de base maximal à payer en vertu du paragraphe (1) est de 900 \$ par période de 24 heures.

7. (1) Les paragraphes 5(1) à (3) de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

5. (1) Lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 1 208 \$.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), un droit de base de 57 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre le moment où le pilote s'est présenté à son poste et le moment où la demande est annulée.

(3) Le droit de base maximal à payer en vertu du paragraphe (2) est de 900 \$ par période de 24 heures.

(2) Le paragraphe 5(4) de l'annexe I de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote a quitté son poste de travail pour se rendre au

point d'embarquement désigné, est à payer, en plus de tout autre droit de base imposé en application du présent article, un droit égal aux frais de déplacement et autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de son poste de travail au point d'embarquement et en revenir.

8. (1) Subsections 7(1) and (2) of Schedule I to the Regulations are replaced by the following:

7. (1) If a pilot is unable to board a ship at the normal boarding point and, to board it, must travel beyond the area for which the pilot's services are requested, the basic charge of \$349 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period during which the pilot is away from the normal boarding point.

(2) If a pilot is carried on a ship beyond the area for which the pilot's services are requested, the basic charge of \$349 is payable for each 24-hour period or part of a 24-hour period before the pilot is returned to the place where the pilot normally would have disembarked.

(2) Subsection 7(3) of the French version of Schedule I to the Regulations is replaced by the following:

(3) Outre les droits de base visés aux paragraphes (1) et (2), est à payer un droit égal aux frais de déplacement et autres frais raisonnables engagés par le pilote comme conséquence directe de son obligation de se rendre à un endroit autre que le point habituel d'embarquement ou de débarquement ou d'en revenir.

9. The heading "DROITS DE PILOTAGE EXIGIBLES POUR LA CIRCONSCRIPTION DE CORNWALL" of Schedule II to the French version of the Regulations is replaced by the following:

DROITS DE PILOTAGE À PAYER POUR LA
CIRCONSCRIPTION DE CORNWALL

10. The portion of items 1 to 4 of the table to section 1 of Schedule II to the Regulations in columns 2 and 3 is replaced by the following:

	Column 2	Column 3
Item	Basic Charge (\$)	Minimum Basic Charge (\$)
1.	3,167	N/A
2.	14.55 for each kilometre (24.21 for each statute mile), plus 404 for each lock transited	815
3.	568	N/A
4.	1,221	N/A

11. (1) Subsections 4(1) and (2) of Schedule II to the Regulations are replaced by the following:

4. (1) Subject to subsections (2) and (3), if, for the convenience of a ship, a pilot is detained after the end of the pilot's assignment or during an interruption of the passage of the ship through the Cornwall District, an additional basic charge of \$106 is payable for each hour or part of an hour that the pilot is detained.

(2) The maximum basic charge payable under subsection (1) for any 24-hour period is \$1,629.

(2) Subsection 4(3) of the French version of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

point d'embarquement désigné, est à payer, en plus de tout autre droit de base imposé en application du présent article, un droit égal aux frais de déplacement et autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de son poste de travail au point d'embarquement et en revenir.

8. (1) Les paragraphes 7(1) et (2) de l'annexe I du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

7. (1) Lorsqu'un pilote ne peut monter à bord d'un navire à son point d'embarquement habituel et qu'il doit, pour ce faire, voyager au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base à payer est de 349 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins durant laquelle le pilote est absent de son point d'embarquement habituel.

(2) Lorsqu'un pilote est transporté par un navire au-delà de la zone pour laquelle ses services sont demandés, le droit de base à payer est de 349 \$ pour chaque période de 24 heures ou moins qui précède le retour du pilote à l'endroit où il aurait normalement débarqué.

(2) Le paragraphe 7(3) de l'annexe I de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Outre les droits de base visés aux paragraphes (1) et (2), est à payer un droit égal aux frais de déplacement et autres frais raisonnables engagés par le pilote comme conséquence directe de son obligation de se rendre à un endroit autre que le point habituel d'embarquement ou de débarquement ou d'en revenir.

9. Le titre « DROITS DE PILOTAGE EXIGIBLES POUR LA CIRCONSCRIPTION DE CORNWALL » de l'annexe II de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

DROITS DE PILOTAGE À PAYER POUR LA
CIRCONSCRIPTION DE CORNWALL

10. Le passage des articles 1 à 4 du tableau de l'article 1 de l'annexe II du même règlement figurant dans les colonnes 2 et 3 est remplacé par ce qui suit :

	Colonne 2	Colonne 3
Article	Droit de base (\$)	Droit de base minimal (\$)
1.	3 167	S/O
2.	14,55 le kilomètre (24,21 le mille terrestre), plus 404 pour chaque écluse franchie	815
3.	568	S/O
4.	1 221	S/O

11. (1) Les paragraphes 4(1) et (2) de l'annexe II du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

4. (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), lorsque, pour les besoins du navire, un pilote est retenu après la fin de son affectation ou durant une interruption de la traversée de la circonscription de Cornwall, le droit de base supplémentaire à payer est de 106 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure pendant laquelle le pilote est retenu.

(2) Le droit de base maximal à payer en vertu du paragraphe (1) est 1 629 \$ par période de 24 heures.

(2) Le paragraphe 4(3) de l'annexe II de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Aucun droit de base n'est à payer aux termes du présent article pour la retenue du pilote durant une interruption de la traversée du navire qui est causée par l'état des glaces, le mauvais temps ou le trafic, sauf durant la période commençant le 1^{er} décembre et se terminant le 8 avril suivant.

12. Section 5 of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

5. (1) Subject to subsection (2), if the departure or movage of a ship to which a pilot has been assigned is delayed for the convenience of the ship for more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, the basic charge payable for each hour or part of an hour, including the first hour, of that delay is \$106.

(2) The maximum basic charge under subsection (1) for any 24-hour period is \$1,629.

13. (1) Subsections 6(1) to (3) of Schedule II to the Regulations are replaced by the following:

6. (1) If a request for pilotage services is cancelled after the pilot reports for duty at the designated boarding point, the basic charge is \$1,208.

(2) Subject to subsection (3), if a request for pilotage services is cancelled more than one hour after the pilot reports for duty at the designated boarding point, in addition to the basic charge prescribed in subsection (1), the basic charge payable for each hour or part of an hour, including the first hour, between the time the pilot reports and the time of the cancellation is \$106.

(3) The maximum basic charge under subsection (2) for any 24-hour period is \$1,629.

(2) Subsection 6(4) of the French version of Schedule II to the Regulations is replaced by the following:

(4) Lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote a quitté son poste de travail pour se rendre au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus de tout droit de base imposé en application du présent article, un droit égal aux frais de déplacement et autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de son poste de travail au point d'embarquement et en revenir.

14. The heading "DROITS DE PILOTAGE EXIGIBLES POUR LE PORT DE CHURCHILL (MANITOBA)" of Schedule III to the French version of the Regulations is replaced by the following:

DROITS DE PILOTAGE À PAYER POUR LE PORT DE CHURCHILL (MANITOBA)

15. The portion of items 1 and 2 of the table to section 1 of Schedule III to the Regulations in column 2 is replaced by the following:

Column 2	
Item	Basic Charge (\$)
1.	920
2.	643

16. The portion of section 2 of the French version of Schedule III to the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(3) Aucun droit de base n'est à payer aux termes du présent article pour la retenue du pilote durant une interruption de la traversée du navire qui est causée par l'état des glaces, le mauvais temps ou le trafic, sauf durant la période commençant le 1^{er} décembre et se terminant le 8 avril suivant.

12. L'article 5 de l'annexe II du même règlement est remplacé par ce qui suit :

5. (1) Sous réserve du paragraphe (2), lorsque le départ ou le déplacement d'un navire auquel a été affecté un pilote est, pour les besoins du navire, retardé de plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 106 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure y compris la première heure du retard.

(2) Le droit de base maximal à payer en vertu du paragraphe (1) est de 1 629 \$ par période de 24 heures.

13. (1) Les paragraphes 6(1) à (3) de l'annexe II du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

6. (1) Lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, le droit de base à payer est de 1 208 \$.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée plus d'une heure après que le pilote s'est présenté à son poste au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus du droit de base prévu au paragraphe (1), un droit de base de 106 \$ pour chaque heure ou fraction d'heure, y compris la première heure, entre le moment où le pilote se présente à son poste et le moment où la demande est annulée.

(3) Le droit de base maximal à payer en vertu du paragraphe (2) est de 1 629 \$ par période de 24 heures.

(2) Le paragraphe 6(4) de l'annexe II de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Lorsqu'une demande de services de pilotage est annulée après que le pilote a quitté son poste de travail pour se rendre au point d'embarquement désigné, est à payer, en plus de tout droit de base imposé en application du présent article, un droit égal aux frais de déplacement et autres frais raisonnables engagés par le pilote pour se rendre de son poste de travail au point d'embarquement et en revenir.

14. Le titre « DROITS DE PILOTAGE EXIGIBLES POUR LE PORT DE CHURCHILL (MANITOBA) » de l'annexe III de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

DROITS DE PILOTAGE À PAYER POUR LE PORT DE CHURCHILL (MANITOBA)

15. Le passage des articles 1 et 2 du tableau de l'article 1 de l'annexe III du même règlement figurant dans la colonne 2 est remplacé par ce qui suit :

Colonne 2	
Article	Droit de base (\$)
1.	920
2.	643

16. Le passage de l'article 2 de l'annexe III de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

2. Les droits de base à payer pour tout service rendu avant le 20 juillet ou après le 31 octobre d'une année correspondent à la somme des montants suivants :

COMING INTO FORCE

17. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Great Lakes Pilotage Authority (the Authority) is responsible for administering in the interests of safety, an efficient pilotage service within Canadian waters in the province of Quebec, south of the northern entrance to Saint-Lambert Lock, and in and around the provinces of Ontario and Manitoba.

Section 33 of the *Pilotage Act* (the Act) allows the Authority to prescribe tariffs of pilotage charges that are fair and reasonable, and that permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

In September 2003, the Authority had anticipated a loss of \$1.8 million based on the continuing reduction in traffic levels. The Authority consequently decided to implement an 8 percent tariff increase. In December 2003, when the navigational season concluded, the Authority had in fact lost \$2.6 million, \$800,000 more than had originally been anticipated, due to a greater reduction in traffic levels than had been expected. This necessitated withdrawing \$800,000 from the Authority's reserves set aside to meet the costs associated with employee retirements.

To support its efforts towards operating on a self-sustaining financial basis, it is necessary that the *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations* be amended to reflect an additional 7 percent increase in the Authority's pilotage charges in 2004. This will cover the actual loss incurred by the Authority at the end of the 2003 navigational season and allow it to attain a break-even position at the close of the 2004 navigational season.

The 7 percent tariff increase, combined with the previous tariff increases starting in February 2002, reflect a 22 percent increase during the period 1994 to 2003. This will equate to the total inflationary rate of 22 percent during the same period. Taking into account this tariff increase, the Authority will, at last, be in a financially stable position where its successive tariff increases since February 2002 have finally caught up with inflation over the past ten years.

With respect to a vessel making a round trip between Saint-Lambert Lock (Montreal) and Thunder Bay, the net effect of the 7 percent increase averages out to an overall increase of \$3,110 or 14¢ per tonne of cargo carried on the round trip.

Alternatives

The Authority is required to provide a safe and efficient pilotage service to ensure navigational safety and protection of the marine environment. Costs have been kept to the minimum consistent with providing a safe and efficient service. Further reductions in operating costs are not an alternative since this would reduce the quality of service provided by the Authority.

2. Les droits de base à payer pour tout service rendu avant le 20 juillet ou après le 31 octobre d'une année correspondent à la somme des montants suivants :

ENTRÉE EN VIGUEUR

17. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

L'Administration de pilotage des Grands Lacs (l'Administration) est chargée de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes de la province de Québec situées au sud de l'entrée nord de l'écluse Saint-Lambert et dans les eaux intérieures et périphériques des provinces de l'Ontario et du Manitoba.

L'article 33 de la *Loi sur le pilotage* (la Loi) permet à l'Administration de fixer des tarifs de droits de pilotage qui soient équitables et raisonnables, et qui lui permettent d'assurer son autonomie financière.

En septembre 2003, l'Administration prévoyait une perte de 1,8 million de dollars à partir de la réduction continue des niveaux de trafic. L'Administration a décidé d'appliquer une augmentation du tarif de 8 %. En décembre 2003, lorsque la saison de navigation s'est terminée, l'Administration avait en fait perdu 2,6 millions de dollars, soit 800 000 \$ de plus que ce qui avait été prévu à l'automne et ce, à cause d'une plus grande réduction des niveaux de trafic que prévu. Ceci a nécessité un retrait de 800 000 \$ des réserves de l'Administration qui avaient été mises de côté pour défrayer les coûts liés aux retraites.

Pour assurer son autonomie financière dans ses activités, il est nécessaire que le *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs* soit modifié pour tenir compte d'une augmentation additionnelle de 7 % des droits de pilotage de l'Administration en 2004. Ceci couvrira les pertes réelles de l'Administration de la fin de la saison de navigation 2003 et lui permettra d'atteindre un équilibre budgétaire à la fin de la saison de navigation 2004.

Cette augmentation de 7 %, lorsque combinée aux augmentations précédentes à partir de février 2002, signifiera une augmentation de 22 % durant la période allant de 1994 à 2003. Ceci correspond au taux d'inflation total de 22 % durant la même période. En tenant compte de l'augmentation de tarifs, l'Administration aura finalement une position financière stable étant donné que ses augmentations successives de tarifs depuis février 2002 auront finalement rattrapé l'inflation des dix dernières années.

Pour ce qui est d'un navire faisant un voyage entre l'écluse de Saint-Lambert (Montréal) et Thunder Bay, l'effet net de l'augmentation de 7 % est en moyenne une augmentation totale de 3 110 \$ ou 14 ¢ par tonne de marchandises transportées.

Solutions envisagées

L'Administration doit fournir un service de pilotage sûr et efficace pour assurer la sécurité et la protection de la navigation dans l'environnement maritime. Les coûts ont été gardés à un niveau minimum tout en assurant un service sûr et efficace. D'autres réductions des coûts d'opération ne sont pas une solution étant donné que ceci réduirait la qualité du service fournie par l'Administration.

A retention of the existing tariff rates was an option. The Authority, however, rejected the status quo position since its surplus funds are totally depleted and it had to withdraw \$800,000 from its reserves set aside for employee retirements to cover ongoing operating expenses. It is therefore necessary that the Authority increase its tariff charges to reflect the actual costs of providing the various pilotage services and ensure a break-even position at the close of the 2004 navigational season.

Benefits and Costs

During the period 1994 to 2003, the Authority's combined tariff increases reflected a 15 percent increase which was significantly below the 22 percent inflation rate for the same period. The 7 percent tariff increase will enable the Authority to catch up with the 22 percent inflation rate over the past ten years. The 7 percent increase is consistent with the current costs of providing pilotage services. It is anticipated that the amendment will generate an annual increase in revenue of approximately \$800,000 which should replenish the funds withdrawn from its reserves set aside for employee retirements. Based on its current financial position, the Authority has no recourse but to increase its pilotage charges by an overall 7 percent to assist it in achieving a break-even position at the close of the year as required by the Act.

This tariff charge is beneficial in that it will ensure the continued efficiency of the pilotage services while maintaining the present level of pilot numbers. In addition, this increase will enhance the Authority's ability to operate on a self-sustaining financial basis that is both fair and reasonable while providing a safe and efficient pilotage service in accordance with the requirements of the Act.

In accordance with the *1999 Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, and the *Transport Canada Policy Statement on Strategic Environmental Assessment*, a strategic environmental assessment (SEA) of this amendment was conducted, in the form of a Preliminary Scan. The SEA concluded that the amendment does not have any impact on the environment.

Consultation

On February 13, 2004, the Authority consulted with the Shipping Federation of Canada (SFC), which represents approximately 95 percent of the users affected by the tariff increase. During the meeting with the SFC, the Authority elaborated on its current financial situation caused by the 30 percent decline in traffic levels over the past four years. It also stressed the need to close the percentage gap between its successive tariff increases since February 2002 and the cumulative rate of inflation over the past ten years. The Authority also advised SFC members that it will maintain the present number of pilots in order to preserve the current level of service for its clients.

The Authority also communicated with the Canadian Shipowners Association (CSA), which represents the remaining 5 percent of users. These Canadian users are primarily tanker operators who insist on having licenced pilot on board. The tariff increases are generally passed on to the charterers of vessels. In addition, the Authority sent letters to all its stakeholders advising them of the tariff increases and inviting their comments.

Le maintien des tarifs actuels était une solution. Cependant, l'Administration a rejeté le statu quo étant donné que ses fonds excédentaires sont entièrement épuisés et qu'elle a dû retirer 800 000 \$ de ses réserves mises de côté pour les retraites des employés afin de couvrir ses dépenses. De ce fait, il est nécessaire que l'Administration augmente le tarif de ses droits pour tenir compte des coûts réels de la fourniture de services de pilotage variés et assurer un équilibre budgétaire à la fin de la saison de navigation 2004.

Avantages et coûts

Durant la période de 1994 à 2003, les augmentations de tarifs combinées de l'Administration représentaient une augmentation de 15 %, ce qui est beaucoup moins que le taux d'inflation de 22 % pour la même période. L'augmentation de 7 % permettra à l'Administration de rattraper le taux d'inflation de 22 % des 10 dernières années. L'augmentation de 7 % est conforme aux coûts actuels de la fourniture de services de pilotage. On prévoit que ce projet de modification générera une augmentation annuelle des revenus d'environ 800 000 \$, lesquels devraient regarnir les fonds retirés des réserves mises de côté pour les retraites des employés. Avec sa position financière actuelle, l'Administration n'a d'autre choix que d'augmenter ses droits de pilotage pour un total de 7 % afin d'avoir un équilibre budgétaire comme l'exige la Loi.

Ces tarifs sont avantageux étant donné qu'ils permettront d'assurer des services de pilotage continuellement efficaces tout en maintenant le nombre actuel de pilotes. De plus, cette augmentation améliorera la capacité de l'Administration d'assurer son autonomie financière de façon juste et raisonnable tout en fournissant un service de pilotage sûr et efficace en conformité avec les exigences de la Loi.

Conformément à la *Directive du Cabinet de 1999 sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, plans et programmes*, et à l'*Énoncé de politique de Transports Canada sur l'évaluation environnementale stratégique*, une évaluation environnementale stratégique (ÉES) de cette modification a été effectuée, sous la forme d'une exploration préliminaire. Selon les conclusions de l'ÉES, la modification n'a aucune incidence sur l'environnement.

Consultation

Le 13 février 2004, l'Administration a consulté la Fédération maritime du Canada (FMC) qui représente environ 95 % des utilisateurs concernés par l'augmentation. Lors de la réunion avec la FMC, l'Administration a expliqué sa situation financière actuelle causée par la diminution de 30 % des niveaux de trafic au cours des quatre dernières années. Elle a aussi expliqué le besoin de réduire l'écart de pourcentage entre ses augmentations de tarifs successives depuis février 2002 et le taux cumulatif d'inflation des 10 dernières années. L'Administration a aussi avisé les membres de la FMC qu'elle maintiendra le nombre actuel de pilotes afin de préserver le niveau actuel de service pour ses clients.

L'Administration a aussi communiqué avec l'Association des armateurs canadiens (AAC) qui représente les 5 % restants. Ces utilisateurs canadiens sont principalement des exploitants de pétroliers. Les augmentations de tarifs sont généralement défrayées par les affréteurs de ces navires. De plus, l'Administration a envoyé des lettres à tous ses intervenants pour les informer des augmentations de tarifs et les inviter à envoyer leurs commentaires.

In response to the Authority's tariff increase to attain a break-even position by the end of the 2004 navigational season, several SFC members expressed their concerns about the increase while other members had no comment.

This amendment was pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on April 10, 2004. In its letter of May 10, 2004, the Hamilton Port Authority (HPA) objected to the tariff increase but did not submit its claims. As a consequence, the CTA determined that the letter of the HPA does not constitute a notice of objection for the purposes of subsection 34(2) of the Act and that it does not have jurisdiction under the Act to conduct an investigation. No notices of objection were filed with the Canadian Transportation Agency.

Compliance and Enforcement

Section 45 of the Act provides the enforcement mechanism for these Regulations in that a pilotage authority can inform a customs officer at any port in Canada to withhold clearance from any ship for which pilotage charges are outstanding and unpaid.

Section 48 of the Act stipulates that every person who fails to comply with the Act or Regulations is guilty of an offence and liable on summary conviction to a fine not exceeding \$5,000.

Contact

Mr. R.F. Lemire
Chief Executive Officer
Great Lakes Pilotage Authority
P.O. Box 95
Cornwall, Ontario
K6H 5R9
Telephone: (613) 933-2991
FAX: (613) 932-3793

En réponse à l'augmentation proposée par l'Administration pour avoir un équilibre budgétaire d'ici la fin de la saison de navigation 2004, plusieurs membres de la FMC ont exprimé leurs inquiétudes alors que d'autres membres n'ont fait aucune observation.

Cette modification a fait l'objet d'une publication au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I du 10 avril 2004. L'Administration portuaire de Hamilton (APH) s'est opposée à l'augmentation tarifaire mais dans sa lettre du 10 mai 2004, elle n'a pas fait valoir ses prétentions. En conséquence, l'Office des transports du Canada a déterminé que la lettre de l'APH n'était pas un véritable avis d'opposition au sens du paragraphe 34(2) de la Loi et qu'elle n'a pas à effectuer l'enquête prévue à la Loi. Aucun avis d'opposition au projet de règlement n'a été déposé auprès de l'Office des transports du Canada.

Respect et exécution

L'article 45 de la Loi prévoit un mécanisme pour l'application de ce règlement du fait que l'Administration peut informer un agent des douanes qui est de service dans un port canadien de ne pas donner congé à un navire lorsque les droits de pilotage concernant le navire sont exigibles et impayés.

L'article 48 de la Loi prévoit que quiconque contrevient à la Loi ou aux règlements commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une amende maximale de cinq mille dollars.

Personne-ressource

M. R.F. Lemire
Premier dirigeant
Administration de pilotage des Grands Lacs
C.P. 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9
Téléphone : (613) 933-2991
TÉLÉCOPIEUR : (613) 932-3793

Registration
SOR/2004-197 23 September, 2004

UNITED NATIONS ACT

United Nations Sudan Regulations

P.C. 2004-1011 23 September, 2004

Whereas the Security Council of the United Nations, under Article 41 of the Charter of the United Nations, adopted Resolution 1556 (2004) on July 30, 2004;

And whereas it appears to the Governor in Council to be necessary to make regulations for enabling the measures set out in that Resolution to be effectively applied;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Foreign Affairs, pursuant to section 2 of the *United Nations Act*, hereby makes the annexed *United Nations Sudan Regulations*.

UNITED NATIONS SUDAN REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The definitions in this section apply in these Regulations.
- “arms and related material” means any type of weapon, ammunition, military vehicle or military or paramilitary equipment, and includes their spare parts. (*armes et matériel connexe*)
- “Canadian” means an individual who is a citizen within the meaning of the *Citizenship Act* or a body corporate incorporated by or continued under the laws of Canada or a province. (*Canadien*)
- “person” means an individual, a body corporate, a trust, a partnership, a fund, an unincorporated association or organization or a foreign state. (*personne*)
- “regional organization of states” includes the African Union, established pursuant to the Constitutive Act of the African Union adopted at Lomé, Togo, on July 11, 2000. (*organisation régionale d’États*)
- “Security Council Resolution” means Resolution 1556 (2004) of July 30, 2004 adopted by the Security Council of the United Nations. (*résolution du Conseil de sécurité*)
- “Sudan” means the Republic of Sudan and includes its political subdivisions. (*Soudan*)
- “technical assistance” means any form of assistance, such as providing instruction, training, consulting services or technical advice or transferring know-how or technical data. (*aide technique*)
- “technical data” includes blueprints, technical drawings, photographic imagery, computer software, models, formulas, engineering designs and specifications, technical and operating manuals and any technical information. (*données techniques*)

Enregistrement
DORS/2004-197 23 septembre 2004

LOI SUR LES NATIONS UNIES

Règlement d’application de la résolution des Nations Unies sur le Soudan

C.P. 2004-1011 23 septembre 2004

Attendu que le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté, en vertu de l’article 41 de la Charte des Nations Unies, la résolution 1556 (2004) le 30 juillet 2004;

Attendu qu’il semble utile à la gouverneure en conseil de prendre un règlement pour l’application des mesures énoncées dans cette résolution,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Affaires étrangères et en vertu de l’article 2 de la *Loi sur les Nations Unies*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement d’application de la résolution des Nations Unies sur le Soudan*, ci-après.

RÈGLEMENT D’APPLICATION DE LA RÉOLUTION DES NATIONS UNIES SUR LE SOUDAN

DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.
- « aide technique » Toute forme d’aide, notamment la formation, l’entraînement, les services de consultants ou de conseils techniques et le transfert de savoir-faire ou de données techniques. (*technical assistance*)
- « armes et matériel connexe » Tout type d’armes, de munitions, de véhicules militaires ou de matériel militaire ou paramilitaire, y compris leurs pièces de rechange. (*arms and related material*)
- « Canadien » Citoyen au sens de la *Loi sur la citoyenneté* ou personne morale constituée ou prorogée sous le régime d’une loi fédérale ou provinciale. (*Canadian*)
- « données techniques » S’entend notamment des plans, des dessins techniques, de l’imagerie photographique, des logiciels, des modèles, des formules, des configurations et spécifications techniques, des manuels techniques et d’exploitation ainsi que de tout renseignement technique. (*technical data*)
- « organisation régionale d’États » Vise notamment l’Union africaine, instituée par l’Acte constitutif de l’Union africaine, adopté à Lomé, au Togo, le 11 juillet 2000. (*regional organization of states*)
- « personne » Personne physique ou morale, fiducie, société de personnes, fonds, organisation ou association non dotée de la personnalité morale ou État étranger. (*person*)
- « résolution du Conseil de sécurité » La résolution 1556 (2004) du 30 juillet 2004, adoptée par le Conseil de sécurité des Nations Unies. (*Security Council Resolution*)
- « Soudan » La République du Soudan. Sont assimilés au Soudan ses subdivisions politiques. (*Sudan*)

APPLICATION

2. These Regulations are binding on Her Majesty in right of Canada or a province.

PROHIBITIONS

3. Subject to sections 6 to 8, no person in Canada and no Canadian outside Canada shall knowingly export, sell, supply or ship arms and related material, wherever situated, to any person in Sudan.

4. Subject to sections 6 to 8, no owner or master of a Canadian ship, within the meaning of section 2 of the *Canada Shipping Act*, and no operator of an aircraft registered in Canada shall knowingly carry, cause to be carried or permit to be carried, arms and related material, wherever situated, destined for any person in Sudan.

5. Subject to sections 6 to 8, no person in Canada and no Canadian outside Canada shall knowingly provide, directly or indirectly, to any person in Sudan technical assistance related to the provision, manufacture, maintenance or use of arms and related material.

6. Sections 3 to 5 do not apply in respect of arms and related material and related technical assistance for a monitoring, verification or peace support operation, including such an operation led by a regional organization of states, if the operation

(a) is authorized by the Security Council of the United Nations or a committee established by the Security Council of the United Nations; or

(b) operates with the consent of the relevant parties as contemplated by paragraph 9 of the Security Council Resolution.

7. Sections 3 to 5 do not apply in respect of non-lethal military equipment intended solely for humanitarian, human rights monitoring or protective use, and in respect of the provision of related technical assistance.

8. Sections 3 to 5 do not apply in respect of protective clothing, including flak jackets and military helmets, if it is intended for the personal use of United Nations personnel, human rights monitors, representatives of the media and humanitarian and development workers and associated personnel.

9. No person in Canada and no Canadian outside Canada shall knowingly do anything that causes, assists or promotes, or is intended to cause, assist or promote, any act or thing prohibited by sections 3 to 5.

EXCEPTION

10. No person contravenes these Regulations by doing an act or thing prohibited by any of sections 3 to 5 and 9 if, before the person does that act or thing, the Minister of Foreign Affairs issues a certificate to the person stating that

(a) the Security Council Resolution does not intend that such an act or thing be prohibited; or

(b) the act or thing has been approved by the Security Council of the United Nations.

COMING INTO FORCE

11. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

APPLICATION

2. Le présent règlement lie Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province.

INTERDICTIONS

3. Sous réserve des articles 6 à 8, il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger de sciemment exporter, vendre, fournir ou expédier des armes et du matériel connexe, où qu'ils se trouvent, à toute personne au Soudan.

4. Sous réserve des articles 6 à 8, il est interdit au propriétaire ou au capitaine d'un navire canadien au sens de l'article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et à l'exploitant d'un aéronef immatriculé au Canada de sciemment transporter, faire transporter ou permettre que soient transportés des armes et du matériel connexe, où qu'ils se trouvent, destinés à toute personne au Soudan.

5. Sous réserve des articles 6 à 8, il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger de fournir sciemment, directement ou indirectement, à toute personne au Soudan une aide technique liée à la livraison, à la fabrication, à l'entretien ou à l'utilisation d'armes et de matériel connexe.

6. Les articles 3 à 5 ne s'appliquent pas aux armes et au matériel connexe ni à l'aide technique correspondante nécessaires à une opération d'observation, de vérification ou de soutien à la paix, dirigée notamment par une organisation régionale d'États, si cette opération est, selon le cas :

a) autorisée par le Conseil de sécurité des Nations Unies ou par un comité créé par celui-ci;

b) menée avec le consentement des parties concernées, tel qu'il est prévu au paragraphe 9 de la résolution du Conseil de sécurité.

7. Les articles 3 à 5 ne s'appliquent pas au matériel militaire non meurtrier destiné exclusivement à un usage humanitaire, à l'observation du respect des droits de la personne ou à la protection, ni à l'aide technique correspondante.

8. Les articles 3 à 5 ne s'appliquent pas aux vêtements de protection, dont les gilets pare-balles et les casques militaires, destinés à l'usage personnel des fonctionnaires des Nations Unies, des observateurs des droits de la personne, des représentants des médias, du personnel de l'aide humanitaire ou de l'aide au développement et du personnel connexe.

9. Il est interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger de faire sciemment quoi que ce soit qui occasionne, facilite ou favorise la perpétration de tout acte interdit par l'un des articles 3 à 5, ou qui vise à le faire.

EXCEPTION

10. Nul ne contrevient au présent règlement lorsqu'il commet un acte interdit par l'un des articles 3 à 5 et 9 si, au préalable, le ministre des Affaires étrangères lui a délivré une attestation portant que :

a) soit la résolution du Conseil de sécurité ne vise pas à interdire un tel acte;

b) soit l'acte a été approuvé par le Conseil de sécurité des Nations Unies.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Governor in Council made the *United Nations Sudan Regulations* in order to implement Canada's international obligations as set out in Resolution 1556 (2004) of the United Nations Security Council.

Resolution 1556 (2004)

On July 30, 2004, the United Nations Security Council adopted Resolution 1556 (the Resolution) and, acting pursuant to Chapter VII of the Charter of the United Nations, decided to impose immediately an arms embargo against non-governmental entities, including the Janjaweed militia, operating in the Darfur region of western Sudan.

As a member of the United Nations, Canada is legally obliged under the UN Charter to give effect to this UN Security Council decision. The *United Nations Sudan Regulations* (the Regulations), made under section 2 of the *United Nations Act*, seek to give effect to this embargo under Canadian domestic law.

The Regulations prohibit the export or supply of arms and related technical assistance to anyone in Sudan by anyone in Canada or by any Canadian outside of Canada. It also prohibits the use of Canadian registered ships or aircraft for the same purposes. It provides for exemptions for verification, monitoring or peace support missions, including such operations led by regional international organizations, which are authorized by the United Nations or are operating with the consent of the relevant parties.

The Regulations also enable the Minister of Foreign Affairs to issue a certificate to a person who wishes to engage in an activity that would ordinarily be prohibited under these Regulations. Such a certificate may be issued if, in the opinion of the Minister, the Resolution did not intend that the activity be prohibited, or the activity has been approved by the UN Security Council.

Alternatives

The *United Nations Act* is the appropriate legislative authority to implement these measures.

Benefits and Costs

These Regulations will contribute to implementing Canada's international obligations arising from Resolution 1556 of the Security Council of the United Nations.

Consultation

The Department of Justice, International Trade Canada and the Department of National Defence were consulted.

Compliance and Enforcement

Compliance is ensured by the Royal Canadian Mounted Police and the Canada Border Services Agency. Every person who

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

La Gouverneure générale en conseil a pris le *Règlement d'application de la résolution des Nations Unies sur le Soudan* en vue de l'exécution des obligations internationales du Canada aux termes de la Résolution 1556 (2004) du Conseil de sécurité des Nations Unies.

Résolution 1556 (2004)

Le 30 juillet 2004, le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté la résolution 1556 (ci-après la résolution) et, agissant en conformité avec le Chapitre VII de la Charte des Nations Unies, a décidé d'imposer immédiatement un embargo sur la fourniture d'armes aux entités non gouvernementales, y compris la milice Janjaweed, opérant dans la région du Darfour au Soudan occidental.

En tant que membre des Nations Unies, le Canada est tenu juridiquement, en vertu de la Charte des Nations Unies, de mettre en oeuvre cette décision du Conseil de sécurité. Le *Règlement d'application de la résolution des Nations Unies sur le Soudan* (ci-après le règlement), pris aux termes de l'article 2 de la *Loi sur les Nations Unies*, a pour but de donner effet à cet embargo en droit canadien.

Le règlement interdit à toute personne au Canada et à tout Canadien à l'étranger d'exporter ou de fournir des armes et toute aide technique connexe à toute personne au Soudan. Il interdit également l'utilisation de navires ou d'aéronefs immatriculés au Canada à ces mêmes fins. Des exceptions sont faites pour les missions de vérification, d'observation ou de soutien à la paix, y compris celles menées par une organisation internationale régionale ayant reçu l'autorisation des Nations Unies ou opérant avec le consentement des parties concernées.

Le règlement autorise également le ministre des Affaires étrangères à délivrer une attestation à une personne qui désire s'engager dans une activité qui serait normalement interdite aux termes du règlement. Cette attestation peut être délivrée si, de l'avis du ministre, la résolution ne visait pas à interdire l'activité en question, ou encore si cette dernière a été approuvée par le Conseil de sécurité des Nations Unies.

Solutions envisagées

La *Loi sur les Nations Unies* constitue la loi habilitante pertinente pour la mise en oeuvre de ces mesures.

Avantages et coûts

Le règlement contribuera à l'exécution des obligations internationales du Canada découlant de la résolution 1556 du Conseil de sécurité des Nations Unies.

Consultations

Le ministère de la Justice, Commerce international Canada et le ministère de la Défense nationale ont été consultés.

Respect et exécution

La Gendarmerie royale du Canada et l'Agence des services frontaliers du Canada sont chargés de l'application du règlement.

contravenes provisions of the Regulations is liable, upon conviction, to the punishments set out in section 3 of the *United Nations Act*.

Contacts

Louis-Martin Aumais
United Nations, Human Rights and Economic Law
Division (JLH)
Foreign Affairs Canada
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Telephone: (613) 995-1108
FAX: (613) 992-2467
E-mail: louis-martin.aumais@international.gc.ca

Suehila Elkateb
Eastern and Southern Africa Division (GAA)
Foreign Affairs Canada
125 Sussex Drive
Ottawa, Ontario
K1A 0G2
Telephone: (613) 944-0397
FAX: (613) 944-7432
E-mail: suehila.elkateb@international.gc.ca

Toute personne qui contrevient aux dispositions du règlement est passible, si elle est condamnée, des sanctions pénales prévues à l'article 3 de la *Loi sur les Nations Unies*.

Personnes-ressources

Louis-Martin Aumais
Direction du droit onusien, économique et des droits de la
personne (JLH)
Affaires étrangères Canada
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : (613) 995-1108
TÉLÉCOPIEUR : (613) 992-2467
Courriel : louis-martin.aumais@international.gc.ca

Suehila Elkateb
Direction de l'Afrique orientale et australe (GAA)
Affaires étrangères Canada
125, promenade Sussex
Ottawa (Ontario)
K1A 0G2
Téléphone : (613) 944-0397
TÉLÉCOPIEUR : (613) 944-7432
Courriel : suehila.elkateb@international.gc.ca

Registration
SOR/2004-198 23 September, 2004

CANADA GRAIN ACT

Regulations Amending the Canada Grain Regulations

The Canadian Grain Commission, pursuant to subsection 116(1)^a of the *Canada Grain Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Canada Grain Regulations*.

Winnipeg, Manitoba, August 30, 2004

P.C. 2004-1012 23 September, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to subsection 116(1)^a of the *Canada Grain Act*, hereby approves the making by the Canadian Grain Commission of the annexed *Regulations Amending the Canada Grain Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE CANADA GRAIN REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The definitions “accountable gross weight” and “regional inspector” in section 1 of the *Canada Grain Regulations*¹ are repealed.

(2) The definitions “hazardous substance” and “net weight” in section 1 of the Regulations are replaced by the following:

“hazardous substance” means any pesticide, desiccant or inoculant. (*substance dangereuse*)

“net weight” means the gross weight of grain less the amount of dockage specified on the elevator or grain receipt or cash purchase ticket issued in respect of the grain. (*poids net*)

2. Section 2 of the Regulations is replaced by the following:

2. The fees of the Commission for services performed under the Act are set out in Schedule 1.

3. Subsections 6(1) and (2) of the Regulations are replaced by the following:

6. (1) An official sample taken under section 30 of the Act shall be taken in accordance with the Commission’s *Sampling Systems Handbook and Approval Guide*, as amended from time to time.

(2) No official samples shall be taken by means of a mechanical sampler unless it is installed, tested and maintained by the licensee under the direction of an inspector.

4. (1) Subsection 7(1) of the Regulations is replaced by the following:

Enregistrement
DORS/2004-198 23 septembre 2004

LOI SUR LES GRAINS DU CANADA

Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada

En vertu du paragraphe 116(1)^a de la *Loi sur les grains du Canada*, la Commission canadienne des grains prend le *Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada*, ci-après.

Winnipeg (Manitoba), le 30 août 2004

C.P. 2004-1012 23 septembre 2004

Sur recommandation du ministre de l’Agriculture et de l’Agro-alimentaire et en vertu du paragraphe 116(1)^a de la *Loi sur les grains du Canada*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil approuve la prise du *Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada*, ci-après, par la Commission canadienne des grains.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES GRAINS DU CANADA

MODIFICATIONS

1. (1) Les définitions de « inspecteur régional » et « poids comptable brut », à l’article 1 du Règlement sur les grains du Canada¹, sont abrogées.

(2) Les définitions de « poids net » et « substance dangereuse », à l’article 1 du même règlement, sont remplacées par ce qui suit :

« poids net » Le poids brut du grain diminué de la quantité d’impuretés mentionnée sur le récépissé, l’accusé de réception ou le bon de paiement remis pour le grain livré. (*net weight*)

« substance dangereuse » Tout pesticide, dessiccant ou inoculant. (*hazardous substance*)

2. L’article 2 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

2. Les droits exigés par la Commission pour les services fournis en application de la Loi figurent à l’annexe 1.

3. Les paragraphes 6(1) et (2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

6. (1) L’échantillon officiel prélevé au titre de l’article 30 de la Loi l’est conformément au document de la Commission intitulé *Manuel des systèmes d’échantillonnage et Guide d’approbation*, avec ses modifications successives.

(2) Il est interdit de prélever un échantillon officiel à l’aide d’un échantillonneur mécanique, à moins que celui-ci ne soit installé, vérifié et entretenu par le titulaire de licence sous la supervision d’un inspecteur.

4. (1) Le paragraphe 7(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

^a S.C. 2001, c. 4, s. 89

¹ C.R.C., c. 889; SOR/2000-213

^a L.C. 2001, ch. 4, art. 89

¹ C.R.C., ch. 889; DORS/2000-213

7. (1) Any licensee or producer having an interest in any grain may forward an unofficial sample taken from the grain to any regional inspection office of the Commission for determination of one or more of its grade, dockage and other quality factors.

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

(c) be forwarded, with all shipping charges prepaid, in a container that will maintain the integrity of the sample.

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

(a) state on the shipping tag attached to the sample, or in an accompanying letter, the name and post office address of each person to whom the report as to the grade, dockage and other quality factors of the sample is to be sent; and

(4) Subsection 7(4) of the Regulations is replaced by the following:

(4) On receipt of a sample forwarded in accordance with this section, an inspector shall examine the sample and make the requested determination of its grade, dockage or other quality factors and transmit a copy of the determination in writing to each person named on the shipping tag.

(5) Any person who has an interest in the grain and who is dissatisfied with the determination of the inspector may, within 15 days after the date of the examination, request the chief grain inspector for Canada to re-examine the sample.

(6) On receipt of the sample, the chief grain inspector for Canada shall examine it, determine its grade, dockage and other quality factors and transmit a copy of the determination to each person named in the request.

(7) The determination of the chief grain inspector for Canada is final.

5. Section 8 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Disposal of Samples

8. (1) Official samples of grain taken shall be sold by public tender as soon as possible after the end of the retention period for the samples set out in subsection 6(3).

(2) Unofficial samples of grain forwarded to the Commission for grading shall be sold by public tender as soon as possible after the day that is 20 days after the day on which the samples are graded.

(3) If no tender is received by the Commission for the purchase of an official sample or unofficial sample, the sample shall be disposed of in a manner determined by the Commission.

6. Section 9 of the Regulations is replaced by the following:

9. An inspection certificate referred to in section 32 of the Act shall be in the form set out

(a) in the case of Canadian grain other than the case set out in paragraph (b), in Form 12 of Schedule 4; and

(b) in the case of Canadian grain inspected on discharge from terminal or transfer elevators, in Form 13 of Schedule 4.

7. Sections 11 to 14 of the Regulations are replaced by the following:

7. (1) Le titulaire de licence ou le producteur intéressé peut expédier à n'importe quel bureau régional d'inspection de la Commission un échantillon non officiel prélevé sur le grain pour en faire déterminer le grade, les impuretés ou d'autres facteurs de qualité.

(2) L'alinéa 7(2)c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

c) expédié en port payé, dans un contenant qui en préservera l'intégrité.

(3) L'alinéa 7(3)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) indiquer sur l'étiquette d'expédition fixée à l'échantillon, ou dans une lettre d'accompagnement, le nom et l'adresse postale de chacun des destinataires du rapport sur le grade, les impuretés et autres facteurs de qualité de l'échantillon;

(4) Le paragraphe 7(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(4) Sur réception d'un échantillon expédié conformément au présent article, l'inspecteur l'examine, en détermine le grade, les impuretés ou d'autres facteurs de qualité, et transmet copie de sa décision aux personnes dont le nom figure sur l'étiquette d'expédition.

(5) L'intéressé qui conteste la décision de l'inspecteur peut, dans les quinze jours suivant la date de l'examen, demander à l'inspecteur en chef des grains pour le Canada de réexaminer l'échantillon représentatif.

(6) Sur réception de l'échantillon, l'inspecteur en chef des grains pour le Canada l'examine et en détermine le grade, les impuretés ou d'autres facteurs de qualité, et transmet copie de sa décision aux personnes dont le nom figure sur la demande.

(7) La décision de l'inspecteur en chef des grains pour le Canada est finale.

5. L'article 8 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Élimination des échantillons

8. (1) Les échantillons officiels de grain prélevés sont, dès que possible après l'expiration de la période de conservation prévue au paragraphe 6(3), vendus par adjudication.

(2) Les échantillons non officiels de grain expédiés à la Commission aux fins de classement sont, dès que possible après l'expiration d'une période de vingt jours suivant la date de leur classement, vendus par adjudication.

(3) Si la Commission ne reçoit aucune offre d'achat pour les échantillons officiels ou non officiels, ceux-ci sont éliminés de la manière qu'elle détermine.

6. L'article 9 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

9. Le certificat d'inspection visé à l'article 32 de la Loi est établi selon :

a) la formule 12 de l'annexe 4, dans le cas du grain canadien autre que celui visé à l'alinéa b);

b) la formule 13 de l'annexe 4, dans le cas du grain canadien inspecté au moment de son déchargement d'une installation terminale ou de transbordement.

7. Les articles 11 à 14 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

11. (1) An application under section 39 of the Act for an appeal of an official inspection of grain shall be made in writing and include the following information:

- (a) the identification of the parcel of grain from which the official sample was taken;
- (b) the name and location of the elevator or other place where the official sample was taken;
- (c) the date of the official inspection and any reinspection; and
- (d) the grade and dockage assigned to the grain by the official inspection and any reinspection.

(2) If the decision of the principal inspector for the region in which the official inspection was conducted is appealed to the chief grain inspector for Canada or the grain appeal tribunal, the principal inspector shall without delay forward the application and the official sample to the chief grain inspector for Canada or the grain appeal tribunal, as the case may be.

(3) If the decision of the chief grain inspector for Canada is appealed, the chief grain inspector shall without delay forward the application and the official sample to the grain appeal tribunal.

12. For the purpose of section 40 of the Act, an appeal lies under section 39 of the Act in respect of grain that has been officially inspected on discharge from a primary elevator to a terminal elevator or transfer elevator.

13. The result of an appeal to a grain appeal tribunal shall be given without delay in writing by the grain appeal tribunal to the appellant and to the operator of the elevator where the grain was officially inspected.

14. If, as a result of an appeal taken under section 39 of the Act to a principal inspector or the chief grain inspector for Canada or a grain appeal tribunal, a grade is assigned to the grain that is different from the grade previously assigned to it, the inspection certificate revised in accordance with section 41 of the Act shall bear the date on which the appeal was decided.

8. Paragraphs 15(b) and (c) of the Regulations are replaced by the following:

- (b) seed-cleaning plants, if the operator of the seed-cleaning plant does not purchase grain and allows the Commission access to their records; and
- (c) distilleries, if the operator of the distillery does not purchase grain directly from producers and allows the Commission access to their records.

9. Paragraph 16(b) of the Regulations is replaced by the following:

- (b) notify the Commission in writing of any functional alteration to the elevator building described in the application or any functional alteration respecting grain flows or sampling or control mechanisms, and of any addition to any equipment associated with the elevator, within 15 days after plans for the alteration or addition become available;

10. Subsection 21(2) of the Regulations is repealed.

11. Section 24 of the English version of the Regulations is replaced by the following:

24. Every month, each licensed grain dealer shall submit to the Commission a report made on a form supplied by the Commission or accepted by the Commission respecting the grain dealer's operations during the preceding month.

11. (1) La demande présentée au titre de l'article 39 de la Loi en vue d'en appeler d'une inspection officielle de grain est faite par écrit et comporte les renseignements suivants :

- a) la désignation du lot de grain d'où provient l'échantillon officiel;
- b) le nom et l'emplacement de l'installation ou du lieu où l'échantillon officiel a été prélevé;
- c) la date de l'inspection officielle ou de toute réinspection;
- d) le grade attribué au grain à la suite de l'inspection officielle ou de la réinspection, ainsi que les impuretés que le grain contient.

(2) S'il y a appel de sa décision, l'inspecteur principal de la région où l'inspection a eu lieu transmet, sans délai, la demande et l'échantillon officiel à l'inspecteur en chef des grains pour le Canada ou au tribunal d'appel pour les grains, selon le cas.

(3) S'il y a appel de sa décision, l'inspecteur en chef des grains pour le Canada transmet, sans délai, la demande et l'échantillon officiel au tribunal d'appel pour les grains.

12. Pour l'application de l'article 40 de la Loi, est recevable en vertu de l'article 39 de la Loi, l'appel portant sur du grain ayant fait l'objet d'une inspection officielle lors de son déchargement d'une installation primaire en vue de son chargement dans une installation terminale ou une installation de transbordement.

13. Le tribunal d'appel pour les grains qui a été saisi d'un appel en communique sans délai le résultat par écrit à l'appellant et à l'exploitant de l'installation où le grain a fait l'objet d'une inspection officielle.

14. En cas de changement de grade par suite d'un appel interjeté en application de l'article 39 de la Loi devant un inspecteur principal, l'inspecteur en chef des grains pour le Canada ou le tribunal d'appel pour les grains, le certificat d'inspection corrigé au titre de l'article 41 de la Loi porte la date de la décision de l'appel.

8. Les alinéas 15b) et c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

- b) les usines de nettoyage de semences, si l'exploitant n'achète pas de grain et qu'il permet à la Commission d'avoir accès à ses registres;
- c) les distilleries, si l'exploitant n'achète pas de grain directement des producteurs et qu'il permet à la Commission d'avoir accès à ses registres.

9. L'alinéa 16b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

- b) informer la Commission par écrit de toute modification fonctionnelle qui est apportée à ces bâtiments ou qui touche les débits de grain ou les mécanismes d'échantillonnage ou de contrôle, ainsi que de tout ajout à l'équipement connexe de l'installation, et ce, dans les quinze jours suivant la date à laquelle les plans de la modification ou de l'ajout sont établis;

10. Le paragraphe 21(2) du même règlement est abrogé.

11. L'alinéa 24 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

24. Every month, each licensed grain dealer shall submit to the Commission a report made on a form supplied by the Commission or accepted by the Commission respecting the grain dealer's operations during the preceding month.

12. The Regulations are amended by adding the following after section 29:

Public Notices

29.1 The operator of a licensed primary elevator shall keep posted in a conspicuous place in the elevator the schedule of the current charges filed with the Commission under subsection 50(1) of the Act.

13. Sections 30 to 32 of the Regulations are replaced by the following:

30. The maximum shrinkage allowance that may be made on the delivery of grain to a licensed primary elevator or licensed terminal elevator is zero.

14. Section 34 of the Regulations is replaced by the following:

34. For the purposes of sections 35 and 36, on the delivery of grain to a licensed primary elevator, a 1 kg portion of a sample of the grain that is considered by the elevator operator and the person delivering the grain to be representative of the grain shall be taken from each load and retained at the elevator.

15. (1) Paragraph 36(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) put the representative portion in a container that is supplied by the operator or the person delivering the grain and that the operator and that person agree will maintain the integrity of the sample;

(2) Paragraph 36(1)(d) of the Regulations is replaced by the following:

(d) forward the container to the nearest regional inspection office of the Commission, with all shipping charges prepaid, accompanied by a written request from the operator or the owner of the grain that an inspector examine the representative portion and report to the persons named in the request what grade and dockage the inspector would assign to the grain if the examination were an official inspection.

(3) Subsections 36(2) to (4) of the Regulations are replaced by the following:

(2) On receipt of the representative portion, an inspector at the regional inspection office of the Commission shall examine it, determine its grade and dockage and transmit a copy of the determination to each person named in the request.

(3) Any person who has an interest in the grain and who is dissatisfied with the determination of the inspector may, within 15 days after the date of the examination, request the chief grain inspector for Canada to re-examine the representative portion.

(4) On receipt of the representative portion, the chief grain inspector for Canada shall examine it, determine its grade and dockage and transmit a copy of the determination to each person named in the request.

(4) Subsection 36(6) of the Regulations is replaced by the following:

(6) On receipt of the final determination, the operator of the elevator shall exchange the interim primary elevator receipt for the appropriate primary elevator receipt or cash purchase ticket indicating the grade and dockage assigned to the representative portion in accordance with this section.

12. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 29, de ce qui suit :

Avis public

29.1 L'exploitant d'une installation primaire agréée affiche en permanence dans un endroit bien en vue de l'installation le tarif correspondant à celui déposé auprès de la Commission en application du paragraphe 50(1) de la Loi.

13. Les articles 30 à 32 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

30. La marge maximale de perte de poids qui peut être déduite du grain livré à une installation primaire agréée ou à une installation terminale agréée est de zéro.

14. L'article 34 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

34. Pour l'application des articles 35 et 36, lors de la livraison de grain à une installation primaire agréée, une portion pesant un kilogramme de l'échantillon de grain que l'exploitant de l'installation et la personne livrant le grain jugent représentatif est prélevée sur chaque chargement et conservée à l'installation.

15. (1) L'alinéa 36(1)(a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) mettre la portion représentative dans un contenant qui est fourni par l'exploitant ou la personne livrant le grain et que ceux-ci jugent propre à préserver l'intégrité de l'échantillon;

(2) L'alinéa 36(1)(d) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

d) expédier le contenant en port payé au bureau d'inspection régional de la Commission le plus près, accompagné d'une demande écrite de l'exploitant de l'installation ou du propriétaire du grain priant un inspecteur d'examiner la portion représentative et de communiquer aux personnes dont le nom figure sur la demande le grade et les impuretés qu'il attribuerait au grain s'il procédait à l'inspection officielle.

(3) Les paragraphes 36(2) à (4) du même règlement sont remplacés par ce qui suit:

(2) Sur réception de la portion représentative, un inspecteur du bureau d'inspection régional de la Commission l'examine et en détermine le grade et les impuretés, et transmet copie de sa décision aux personnes dont le nom figure sur la demande.

(3) L'intéressé qui conteste la décision de l'inspecteur peut, dans les quinze jours suivant la date de l'examen, demander à l'inspecteur en chef des grains pour le Canada de réexaminer la portion représentative.

(4) Sur réception de la portion représentative, l'inspecteur en chef des grains pour le Canada l'examine et en détermine le grade et les impuretés, et transmet copie de sa décision aux personnes dont le nom figure sur la demande.

(4) Le paragraphe 36(6) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(6) Sur réception de la décision finale, l'exploitant de l'installation remplace le récépissé provisoire d'installation primaire par le récépissé d'installation primaire approprié ou par un bon de paiement indiquant le grade et les impuretés attribués à la portion représentative conformément au présent article.

(7) For greater certainty, in this section, “grade” includes the tough, damp, moist and wet grades established in the *Off Grades of Grain and Grades of Screenings Order*.

16. The heading before section 37 of the English version of the Regulations is replaced by the following:

Identity Preservation of Special Bin Grain

17. (1) The portion of subsection 37(1) of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

37. (1) If grain is lawfully offered at a licensed primary elevator for special binning and the operator of the elevator agrees to specially bin the grain, the operator and person delivering the grain shall

(a) put a sample of the grain in a container that is of a type acceptable to the Commission, that will maintain the integrity of the sample and that is supplied by the operator or the person delivering the grain;

(2) Subsections 37(4) to (7) of the Regulations are repealed.

18. Section 38 of the Regulations and the heading before it are repealed.

19. Subsection 39(1) of the Regulations is replaced by the following:

39. (1) If, in accordance with section 63 of the Act, grain is lawfully offered for storage at a licensed primary elevator and a request is made that it be cleaned, the elevator receipt that is required to be issued under that section shall be a combined primary elevator receipt in Form 7 of Schedule 4, endorsed as follows:

“To be cleaned before being shipped or settled for.”

20. Section 47 of the Regulations is replaced by the following:

47. The operator of a licensed terminal elevator or licensed transfer elevator may receive grain without causing it to be officially inspected and officially weighed and without issuing an elevator receipt for it if

(a) the grain is transferred directly from the elevator to a ship and is officially inspected and officially weighed on discharge from the elevator; and

(b) the operator provides the Commission with advance notice of the shipment.

21. Sections 48 and 49 of the Regulations are repealed.

22. Section 51 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

Dockage Determination at Licensed Transfer Elevator

51. If the Commission does not provide official inspection services, the operator of a licensed transfer elevator shall make an accurate determination of dockage of grain delivered at the elevator, computing the dockage to the nearest 0.1%.

23. Section 52 of the Regulations is repealed.

24. The portion of section 53 of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(7) Il est entendu qu’au présent article le terme « grade » vise également les grades de grain gourde, humide, mouillé et trempé prévus par l’*Arrêté sur les grades de grain défectueux et les grades de criblures*.

16. L’intertitre précédant l’article 37 de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Identity Preservation of Special Bin Grain

17. (1) Le passage du paragraphe 37(1) du même règlement précédant l’alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

37. (1) L’exploitant d’une installation primaire agréée qui accepte l’offre légale de stockage de grain en cellule et la personne livrant le grain doivent :

a) mettre un échantillon du grain dans un contenant qui est acceptable pour la Commission, qui préservera l’intégrité de l’échantillon et qui est fourni par l’exploitant ou la personne livrant le grain;

(2) Les paragraphes 37(4) à (7) du même règlement sont abrogés.

18. L’article 38 du même règlement et l’intertitre le précédant sont abrogés.

19. Le paragraphe 39(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

39. (1) Si, aux termes de l’article 63 de la Loi, du grain est légalement offert pour stockage à une installation primaire agréée et qu’une demande de nettoyage du grain est faite, le récépissé à délivrer conformément à cet article est un récépissé d’installation primaire combiné conforme à la formule 7 de l’annexe 4, le récépissé porte la mention suivante :

« À nettoyer avant l’expédition ou le paiement »

20. L’article 47 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

47. L’exploitant d’une installation terminale ou de transbordement agréée peut recevoir du grain sans le soumettre à l’inspection officielle ni à la pesée officielle et sans délivrer un récépissé pour le grain, si les conditions suivantes sont réunies :

a) le grain est transbordé directement d’une installation à un navire et fait l’objet d’une inspection et d’une pesée officielles au moment de son déchargement de l’installation;

b) l’exploitant avise au préalable la Commission de l’expédition.

21. Les articles 48 et 49 du même règlement sont abrogés.

22. L’article 51 du même règlement et l’intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :

Détermination des impuretés à une installation de transbordement agréée

51. Dans les endroits où la Commission n’offre pas de service d’inspection officielle, l’exploitant d’une installation de transbordement agréée détermine avec précision les impuretés contenues dans le grain livré à l’installation, et ce, en arrondissant la quantité d’impuretés à 0,1 % près.

23. L’article 52 du même règlement est abrogé.

24. Le passage de l’article 53 du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

53. If the operator of a licensed terminal elevator or licensed transfer elevator wishes to obtain the permission of the Commission under paragraph 75(b) of the Act to discharge from the elevator grain containing dockage, the operator shall make a written request to the Commission stating

25. Section 55 of the Regulations and the heading before it are repealed.

26. Subsection 56(1) of the Regulations is replaced by the following:

56. (1) The operator of a licensed transfer elevator may mix any grade of eastern grain being received into, in or being discharged from the elevator with any other grade of eastern grain.

27. Section 57 of the Regulations is replaced by the following:

57. The operator of a licensed terminal elevator or a licensed transfer elevator may specially bin any grain if either

- (a) the following conditions are met, namely,
 - (i) the operator and the person wishing to specially bin the grain enter into a special bin agreement in the form set out in Form 15 of Schedule 4,
 - (ii) all the grain is binned in accordance with the agreement,
 - (iii) not more than 30% of the total operating capacity of the elevator is contractually committed to special binning of grain, and
 - (iv) a copy of the agreement is filed by the operator with the Commission before the commencement date of the agreement; or
- (b) the grain is binned according to protein level.

28. Section 58 of the Regulations is replaced by the following:

58. (1) A terminal elevator receipt or transfer elevator receipt shall be in Form 9 or 10, respectively, of Schedule 4.

(2) The Commission shall register and cancel terminal and transfer receipts issued by operators of licensed terminal elevators and licensed transfer elevators.

(3) If grain is shipped from a licensed terminal elevator, the operator of the elevator shall present to the Commission for cancellation registered terminal elevator receipts covering grain of the same kind, grade and quantity as the grain shipped within

- (a) three working days after the shipment of the grain, in the case of any grain other than wheat; and
- (b) 10 clear calendar days after the shipment of the grain, in the case of wheat.

(4) If grain is shipped from a licensed transfer elevator, the operator of the elevator shall, within 24 hours after the loading of the grain, present to the Commission for cancellation registered transfer elevator receipts covering grain of the same kind, grade and quantity as the grain shipped.

29. The heading before section 61 of the Regulations is replaced by the following:

Hazardous Substances and Contaminated Grain in Elevators

30. Paragraph 64(c.1) of the Regulations is replaced by the following:

53. L'exploitant d'une installation terminale ou de transbordement agréée qui désire obtenir l'autorisation de la Commission prévue à l'alinéa 75b) de la Loi pour décharger du grain contenant des impuretés en fait la demande par écrit à la Commission en indiquant :

25. L'article 55 du même règlement et l'intertitre le précédant sont abrogés.

26. Le paragraphe 56(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

56. (1) L'exploitant d'une installation de transbordement agréée peut mélanger un grade de grain de l'Est qui est reçu à l'installation, qui s'y trouve ou qui en est déchargé, avec du grain de tout autre grade de grain de l'Est.

27. L'article 57 du même règlement est remplacé par ce qui suit:

57. L'exploitant d'une installation terminale ou de transbordement agréée peut stocker du grain en cellule si :

- a) soit les conditions ci-après sont réunies :
 - (i) il a conclu avec la personne demandant le stockage un contrat de stockage en cellule conforme à la formule 15 de l'annexe 4,
 - (ii) le grain est stocké conformément au contrat,
 - (iii) pas plus de 30 % de la capacité totale de l'installation est affectée par contrat au stockage de grain en cellule,
 - (iv) l'exploitant dépose une copie du contrat auprès de la Commission avant sa date d'entrée en vigueur;
- b) soit le grain est mis en cellule selon sa teneur en protéines.

28. L'article 58 du même règlement est remplacé par ce qui suit:

58. (1) Le récépissé d'installation terminale et le récépissé d'installation de transbordement doivent être conformes respectivement aux formules 9 et 10 de l'annexe 4.

(2) La Commission enregistre et annule les récépissés d'installations terminales et de transbordement délivrés par les exploitants des installations terminales ou de transbordement agréées.

(3) Si du grain est expédié d'une installation terminale agréée, l'exploitant de celle-ci présente à la Commission, pour annulation, les récépissés d'installation terminale enregistrés pour le type, le grade et la quantité de grain expédié :

- a) dans les trois jours ouvrables qui suivent l'expédition du grain, s'il ne s'agit pas de blé;
- b) dans les dix jours civils francs qui suivent l'expédition du grain, dans le cas du blé.

(4) Si du grain est expédié d'une installation de transbordement agréée, l'exploitant de celle-ci présente à la Commission, pour annulation, les récépissés d'installation de transbordement enregistrés pour le type, le grade et la quantité de grain expédié et ce, dans les vingt-quatre heures suivant le chargement du grain.

29. L'intertitre précédant l'article 61 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Substances dangereuses et grain contaminé dans les installations

30. L'alinéa 64c.1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(c.1) not receive or discharge any other grain while handling infested grain, fumigated grain or grain undergoing fumigation; and

31. The heading before section 65 and sections 65 and 67 of the Regulations are repealed.

32. Section 69 of the Regulations is amended by adding the word “and” at the end of paragraph (a) and by replacing paragraphs (b) and (c) with the following:

(b) if the conveyance is a ship, the holds are sufficiently protected while loading during rainstorms to prevent excessive water from mixing with the grain.

33. (1) Paragraph 70(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) western grain from the Western Division to the Eastern Division or eastern grain from the Eastern Division to the Western Division on the condition that the Commission is notified in writing of the kind, quantity and destination of the grain, before the grain is transported;

(2) Subsection 70(1) of the Regulations is amended by adding the word “and” at the end of paragraph (b), by striking out the word “and” at the end of paragraph (c) and by repealing paragraph (d).

(3) Subsection 70(2) of the Regulations is repealed.

34. Schedule 1 to the Regulations is amended by replacing the reference “(Subsection 2(1))” after the heading “SCHEDULE 1” with the reference “(Section 2)”.

35. Paragraph 2(a) of Schedule 1 to the Regulations is replaced by the following:

Item	Column I Service	Column II Basis	Column III Fee (\$)
2.	(a) for grading of unofficial samples submitted, where certificate is issued (payable by the person submitting the sample)	the sum of, per sample of CPS wheat and Eastern wheat	15.10

36. Schedule 1 to the Regulations is amended by adding the following after note 3:

4. All fees shall be calculated to the nearest cent.

37. Schedule 4 to the Regulations is amended by replacing the reference “(Section 9, subsection 33(1), sections 39, 44, 45 and 57 and subsections 58(1), 60(1) and 68(1))” after the heading “SCHEDULE 4” with the reference “(Section 9, subsections 33(1) and 39(1), section 44, subsection 45(2), paragraph 57(a), subsection 58(1), paragraph 60(1)(b) and subsection 68(1))”.

38. Form 1 of Schedule 4 to the Regulations is replaced by Form 1 set out in Schedule 1 to these Regulations.

39. Form 2 of Schedule 4 to the Regulations is repealed.

40. Forms 4 and 5 of Schedule 4 to the Regulations are repealed.

41. Forms 6 to 8 of Schedule 4 to the Regulations are replaced by Forms 6 to 8 set out in Schedule 2 to these Regulations.

c.1) s’abstenir de recevoir ou de décharger d’autre grain pendant la manutention de grain infesté, de grain fumigé ou de grain en cours de fumigation;

31. L’intertitre précédant l’article 65 et les articles 65 et 67 du même règlement sont abrogés.

32. Les alinéas 69b) et c) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

b) s’il s’agit d’un navire, avoir des cales suffisamment protégées lors du chargement sous la pluie pour empêcher que le grain ne se mouille trop.

33. (1) L’alinéa 70(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) du grain de l’Ouest de la région de l’Ouest à la région de l’Est, ou du grain de l’Est de la région de l’Est à la région de l’Ouest, à condition d’en aviser au préalable la Commission par écrit en précisant le type, la quantité et la destination du grain;

(2) L’alinéa 70(1)d) du même règlement est abrogé.

(3) Le paragraphe 70(2) du même règlement est abrogé.

34. La mention « (paragraphe 2(1)) », qui suit le titre « ANNEXE 1 » à l’annexe 1 du même règlement, est remplacée par « (article 2) ».

35. L’alinéa 2a) de l’annexe 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Article	Colonie I Service	Colonie II Unité de base	Colonie III Droit (\$)
2.	a) classement des échantillons non officiels soumis, si un certificat est délivré (à payer par la personne qui soumet l’échantillon)	la somme de, par échantillon : - blé de printemps Canada Prairie et blé de l’Est	15,10

36. L’annexe 1 du même règlement est modifié par adjonction, après la remarque 3, de ce qui suit :

4. Les droits sont arrondis au cent près.

37. La mention « (article 9, paragraphe 33(1), articles 39, 44, 45 et 57 et paragraphes 58(1), 60(1) et 68(1)) », qui suit le titre « ANNEXE 4 » à l’annexe 4 du même règlement, est remplacée par « (article 9, paragraphes 33(1) et 39(1), article 44, paragraphe 45(2), alinéa 57a), paragraphe 58(1), alinéa 60(1)b) et paragraphe 68(1)) ».

38. La formule 1 de l’annexe 4 du même règlement est remplacée par la formule 1 figurant à l’annexe 1 du présent règlement.

39. La formule 2 de l’annexe 4 du même règlement est abrogée.

40. Les formules 4 et 5 de l’annexe 4 du même règlement sont abrogées.

41. Les formules 6 à 8 de l’annexe 4 du même règlement sont remplacées par les formules 6 à 8 figurant à l’annexe 2 du présent règlement.

42. Forms 9 and 10 of Schedule 4 to the English version of the Regulations are amended by replacing the words “him” and “his” with the words “them” and “their”, respectively, wherever they occur.

43. Form 11 of Schedule 4 to the Regulations is repealed.

44. Form 12 of Schedule 4 to the Regulations is amended by striking out the words “CERTIFICATION BY THE CANADIAN GRAIN COMMISSION OF GRADE, DOCKAGE, AND WEIGHT ONLY” and “SEULS LE GRADE, LE POURCENTAGE D’IMPURETÉS ET LE POIDS SONT CERTIFIÉS PAR LA COMMISSION CANADIENNE DES GRAINS”.

45. Form 13 of Schedule 4 to the Regulations is replaced by Form 13 set out in Schedule 3 to these Regulations.

46. Forms 13.1 and 13.2 of Schedule 4 to the Regulations are repealed.

47. The portion of item 103 of Schedule 5 to the Regulations in column I is replaced by the following:

Column I	
Item	Word or Expression
103.	Shrivelled (<i>ratatinés</i>)

COMING INTO FORCE

48. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

42. Dans la version anglaise des formules 9 et 10 de l’annexe 4 du même règlement, « him » et « his » sont respectivement remplacés par « them » et « their ».

43. La formule 11 de l’annexe 4 du même règlement est abrogée.

44. La formule 12 de l’annexe 4 du même règlement est modifiée par suppression des mentions « SEULS LE GRADE, LE POURCENTAGE D’IMPURETÉS ET LE POIDS SONT CERTIFIÉS PAR LA COMMISSION CANADIENNE DES GRAINS » et « CERTIFICATION BY THE CANADIAN GRAIN COMMISSION OF GRADE, DOCKAGE, AND WEIGHT ONLY ».

45. La formule 13 de l’annexe 4 du même règlement est remplacée par la formule 13 figurant à l’annexe 3 du présent règlement.

46. Les formules 13.1 et 13.2 de l’annexe 4 du même règlement sont abrogées.

47. Le passage de l’article 103 de l’annexe 5 du même règlement figurant dans la colonne I est remplacé par ce qui suit :

Colonne I	
Article	Mot ou expression
103.	Ratatinés (<i>Shrivelled</i>)

ENTRÉE EN VIGUEUR

48. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

SCHEDULE 1
(Section 38)

FORM 1
(Section 44 and subsection 45(2))

EXAMPLE: **GRAIN RECEIPT**

Sample layout, multi-part form, at least 3 copies: Producer's copy, sequential numerical file copy, office file copy

Company logo with full legal company name, address, telephone no., fax no., etc.	GRAIN RECEIPT		Grain receipt number 00001		
			year	Date month	day
Received and purchased this day from:					
Scale record in tonnes		Producer's name and address (surname first)		Producer's account no.	
Gross weight				Station name	
Vehicle weight				Station no.	
Weight of grain unloaded				Location	
Dockage					
Net weight					
Scale ticket no.		Dockage (%)	Grain		
Cash purchase ticket no.			Grade		
Price per net tonne		Net weight (in words)			
Total purchase price					
Levy deductible					
Net amount payable					
Producer's copy		_____			
NOT NEGOTIABLE		Authorized signature			

Sequential numerical file copy

Office file copy

+ any extra copies if desired

SCHEDULE 2
(Section 41)

FORM 6
(Section 44 and subsection 45(2))

EXAMPLE: CASH PURCHASE TICKET -- Sample layout (negotiable portion w/stub information)

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; min-height: 60px;"> Company logo with full legal company name, address, telephone no., fax no., etc. </div>	CASH PURCHASE TICKET Name of bank Address of bank	Cash purchase ticket no. 00001 Date: (y/m/d) Producer account no.
Pay to the order of:		Amount payable (in words)
Amount payable /100 dollars		Amount payable \$
(Bank magnetic ink characters, i.e. account information)		Authorized signature 123 00 123 - 123 123 15669999 – 00001

.....
DETACH STUB BEFORE CASHING
.....

Date: (y/m/d)	Cash Purchase Ticket No. 00001
Producer's account no.:	Producer's name:

Receipt no.	Delivery date	Grain	Grade	Dockage (%)	Station name	Station number
Scale record in tonnes						
Gross weight	Vehicle weight	Weight of grain unloaded	Dockage	Net weight	Price per net tonne	Gross amount payable
						\$

Remarks	Balance \$ Deduction of levy \$ CWB refund \$ Other deductions / Additions \$
---------	--

NET AMOUNT PAYABLE	\$
---------------------------	----------

Your company name, logo, address, tel. no., etc.

CASH PURCHASE TICKET

You should also contact the Canadian Wheat Board with respect to current requirements for wording, terms and conditions to be identified on this Cash Purchase Ticket in respect of the purchasing of any grain(s) governed by the Canadian Wheat Board.

Annexe 1
(article 38)

FORMULE 1
(article 44 et paragraphe 45(2))

EXEMPLE : **ACCUSÉ DE RÉCEPTION**

Exemple de la mise en page, formulaire en au moins 3 copies : copie du producteur, copie d'ordre numérique pour fichier, copie pour fichier de bureau

Logo de la société avec dénomination sociale, adresse, numéros de téléphone et de télécopieur, etc.	ACCUSÉ DE RÉCEPTION		N° de l'accusé de réception 00001		
			année	Date mois	jour
Reçu et acheté, à la date susmentionnée, de :					
Relevé de pesée en tonnes métriques		Nom et adresse du producteur (nom de famille en premier)	N° de compte du producteur		
Poids brut			Nom de la gare		
Poids du véhicule			N° de la gare		
Poids du grain déchargé			Lieu		
Impuretés					
Poids net					
N° du bon de pesée		Impuretés (%)	Grain		
N° du bon de paiement			Grade		
Prix net par tonne métrique		Poids net (en lettres)			
Prix d'achat total					
Franchise du droit					
Montant net à payer					
Copie du producteur NON NÉGOCIABLE		_____ Signature autorisée			

Copie d'ordre numérique pour fichier

Copie pour fichier de bureau

+ Toute autre copie voulue

Exemple — Accusé de réception

Annexe 2
(article 41)

FORMULE 6
(article 44 et paragraphe 45(2))

EXEMPLE : **BON DE PAIEMENT** – Exemple de la mise en page (partie négociable avec information sur la partie détachable)

Logo de la société avec dénomination sociale, adresse, numéros de téléphone et de télécopieur, etc.	BON DE PAIEMENT Nom de la banque Adresse de la banque	N° du bon de paiement 00001 Date : (a/m/j) N° de compte du producteur
Libellé à l'ordre de :		Montant à payer
Montant à payer (<i>en lettres</i>)		/100 dollars \$
(Caractères magnétiques de la banque, c.-à-d. information sur le compte)		Signature autorisée 123 00 123 - 123 123 15669999 – 00001

.....
ENLEVER LA PARTIE DÉTACHABLE AVANT D'ENCAISSER

Date : (a/m/j)	N° du bon de paiement 00001
N° de compte du producteur :	Nom du producteur :

N° du reçu	Date de livraison	Grain	Grade	Impuretés (%)	Nom de la gare	Numéro de la gare

Relevé de pesée en tonnes métriques						
Poids brut	Poids du véhicule	Poids du grain déchargé	Impuretés	Poids net	Prix par tonne métrique nette	Montant brut à payer

Remarques	Solde \$ Déduction du droit \$ Remboursement de la CCB \$ Autres déductions / Ajouts \$
	MONTANT NET À PAYER \$

Le nom de votre société, votre logo, adresse, n° de tél., etc.

BON DE PAIEMENT

Vous devriez également communiquer avec la Commission canadienne du blé à l'égard des exigences courantes se rapportant au libellé et aux conditions à indiquer sur ce bon de paiement quant à l'achat de tout grain régi par la Commission canadienne du blé.

FORM 7
(Subsections 33(1) and 39(1))

EXAMPLE : **COMBINED PRIMARY ELEVATOR RECEIPT**

Company logo with full legal company name, address, telephone no., fax no., etc.	COMBINED PRIMARY ELEVATOR RECEIPT		Elevator receipt number 0001		
			year	month	day
This document is (Check one) : <input type="checkbox"/> SPECIAL BIN PRIMARY ELEVATOR RECEIPT <input type="checkbox"/> INTERIM PRIMARY ELEVATOR RECEIPT (subject to grade and dockage) <input type="checkbox"/> PRIMARY ELEVATOR RECEIPT					
Received this day for storage from:					
SCALE RECORD IN TONNES	Producer's name and address (surname first)			Producer's account no.	
Gross weight				Station name	
Vehicle weight				Station number	
Weight of grain unloaded				Grain	Agreed or Interim grade
Dockage	Dockage %	Bin no.	Box no. of sample		
Net weight	Weight of grain unloaded (in words)				
	Net weight (in words)				
Producer's copy Subject to warnings, terms and conditions on reverse.	_____				
	Authorized signature				

Sequential numerical file copy

Office file copy

+ any extra copies if desired

Sample layout, multi-part form, at least 3 copies: Producer's Copy, Sequential Numerical File Copy, Office File Copy
Must have required **Warnings, Terms and Conditions** paragraphs on the back of the form. (See separate page)

SAMPLE: COMBINED PRIMARY ELEVATOR RECEIPT

Warnings, Terms and Conditions paragraphs for the back of the Combined Primary Elevator Receipt.

COMBINED PRIMARY ELEVATOR RECEIPT

Special Bin Primary Elevator Receipt:

Upon surrender of this receipt and the payment or tender of all lawful charges in respect of the grain described, the identical grain will be delivered by either

- (a) by the discharge of the grain into a railway car or other conveyance made available for loading at this elevator; or
- (b) by the substitution for this and like receipts, together covering a quantity not less than a carload lot, of an elevator receipt for grain of the identical quantity and grade, and subject only to the dockage above specified, issued in the prescribed form by a terminal, process or transfer elevator to which shipment of the said grain, upon notice or otherwise, is authorized by the *Canada Grain Act*.

Interim Primary Elevator Receipt:

Upon the surrender of this receipt after delivery of the Commission report as to the grade and dockage of the above sample, there shall be issued in lieu of this receipt a Primary Elevator Receipt or Cash Purchase Ticket for grain of the grade reported by the inspecting officer, subject to the dockage specified.

Primary Elevator Receipt:

Upon surrender of this receipt and the payment or tender of all lawful charges in respect of the grain described, either a cash purchase ticket shall be issued for the net weight of grain of the grade specified or like grain described on this receipt will be delivered to the holder of this receipt

- (a) by the discharge of the grain into a railway car or other conveyance made available for loading at this elevator; or
- (b) by the substitution for this and like receipts, together covering a quantity not less than a carload lot, of an elevator receipt for grain of the same quantity and grade, and subject only to the dockage above specified, issued in the prescribed form by a terminal, process or transfer elevator to which shipment of the grain, upon notice or otherwise, is authorized by the *Canada Grain Act*.

WARNING: The right of the holder of this receipt to obtain delivery of the grain described in the receipt may be altered by the issuer by notice to the last holder known to the issuer. Every holder of a receipt should immediately notify the issuer of their name and address.

REFERENCE TYPE

Deliver to the order of _____ _____

Received settlement in full _____
--

SETTLEMENT for this elevator receipt has been made by Cash Purchase Ticket no. _____

Authorized signature

FORMULE 7
(paragraphes 33(1) et 39(1))

EXEMPLE : **RÉCÉPISSÉ D'INSTALLATION PRIMAIRE COMBINÉ**

Logo de la société avec dénomination sociale, adresse, numéros de téléphone et de télécopieur, etc.	RÉCÉPISSÉ D'INSTALLATION PRIMAIRE COMBINÉ			Numéro du récépissé d'installation 0001		
				année	Date mois	jour
Le présent document est un (ne cochez qu'une case) :	<input type="checkbox"/> RÉCÉPISSÉ POUR STOCKAGE EN CELLULE À L'INSTALLATION PRIMAIRE	<input type="checkbox"/> RÉCÉPISSÉ PROVISOIRE D'INSTALLATION PRIMAIRE (sous réserve du classement et de la détermination des impuretés)	<input type="checkbox"/> RÉCÉPISSÉ D'INSTALLATION PRIMAIRE			
Reçu à la date susmentionnée aux fins de stockage de :						
RELEVÉ DE PESÉE EN TONNES MÉTRIQUES	Nom et adresse du producteur (nom de famille en premier)			N° de compte du producteur		
Poids brut				Grade convenu ou grade provisoire		
Poids du véhicule	Numéro de la gare					
Poids du grain déchargé	Grain					
Impuretés	Impuretés %	N° de cellule	N° de boîte de l'échantillon			
Poids net	Poids du grain déchargé (en lettres)					
	Poids net (en lettres)					
Copie du producteur Assujetti aux avertissements et conditions figurant au verso	_____					
	Signature autorisée					

.....
Copie d'ordre numérique pour fichier

.....
Copie pour fichier de bureau

.....
+ Toute autre copie voulue

Exemple de la mise en page, formulaire en au moins 3 copies : copie du producteur, copie d'ordre numérique pour fichier, copie pour fichier de bureau

Les **Avvertissements et conditions** doivent figurer au verso du formulaire. (Voir page distincte.)

Exemple : Récipissé d'installation combiné

EXEMPLE : **RÉCÉPISSÉ D'INSTALLATION PRIMAIRE COMBINÉ**

Les avertissements et les conditions ci-après doivent figurer au verso du récépissé d'installation primaire combiné.

RÉCÉPISSÉ D'INSTALLATION PRIMAIRE COMBINÉ

Récépisé pour stockage en cellule à l'installation primaire :

Sur présentation de ce récépissé et sur paiement ou offre de paiement de tous les frais légaux relatifs au grain indiqué, du grain identique sera livré :

- a) soit par déchargement dans un wagon ferroviaire ou autre moyen de transport disponible pour le chargement à l'installation;
- b) soit par substitution du présent récépissé ou de récépissés analogues, portant globalement sur une quantité représentant au moins une wagonnée, par un récépissé d'installation pour du grain de même quantité et de même grade, et uniquement sous réserve de la détermination des impuretés indiquées, délivré de la façon prescrite par une installation terminale, de transformation ou de transbordement pour laquelle l'expédition de ce grain, sur avis ou autrement, est autorisée par la *Loi sur les grains du Canada*.

Récépisé provisoire d'installation primaire :

Sur présentation de ce récépissé, une fois déposé le rapport de la Commission relatif à la détermination du grade et des impuretés de l'échantillon indiqué, il sera délivré un récépissé d'installation primaire ou un bon de paiement pour le grain du grade indiqué par l'agent d'inspection, sous réserve de détermination des impuretés indiquées.

Récépisé d'installation primaire :

Sur présentation de ce récépissé et sur paiement ou offre de paiement de tous les frais légaux relatifs au grain indiqué, un bon de paiement sera délivré pour le poids net du grain du grade indiqué ou, le grain analogue indiqué sur le récépissé sera livré au détenteur du récépissé :

- a) soit par déchargement dans un wagon ferroviaire ou autre moyen de transport disponible pour le chargement à l'installation;
- b) soit par substitution du présent récépissé ou de récépissés analogues, portant globalement sur une quantité représentant au moins une wagonnée, par un récépissé d'installation pour du grain de même quantité et de même grade, et uniquement sous réserve de la détermination des impuretés indiquées, délivré de la façon prescrite par une installation terminale, de transformation ou de transbordement pour laquelle l'expédition du grain, sur avis ou autrement, est autorisée par la *Loi sur les grains du Canada*.

AVERTISSEMENT : L'exploitant qui a délivré le récépissé peut, par avis au dernier détenteur connu, modifier le droit de celui-ci d'obtenir livraison du grain faisant l'objet du récépissé. Les nouveaux détenteurs de récépissé doivent lui communiquer sans délai leurs nom et adresse.

TYPE DE RÉFÉRENCE

Livrer au nom de : _____ _____
--

Règlement reçu en totalité : _____

Le RÈGLEMENT du récépissé d'installation a été effectué par le bon de paiement n° : _____
--

Signature autorisée

FORM 8 / FORMULE 8
(Paragraphe 60(1)(b) / (alinéa 60(1)b))

PRIMARY ELEVATOR WEIGH-OVER REPORT / RAPPORT SUR LA PESÉE DE CONTRÔLE AUX INSTALLATIONS PRIMAIRES

COMPANY NUMBER NUMÉRO DE LA SOCIÉTÉ		PROVINCE	RAILWAY CHEMIN DE FER	STATION/HOUSE GARE	CROP/DISTRICT DISTRICT AGRICOLE	NAME(S) OF ELEVATOR OPERATOR(S) ¹ NOM DE L'EXPLOITANT (DES EXPLOITANTS) DE L'INSTALLATION ¹	PREVIOUS CUT-OFF DATE OF COMPLETE WEIGH-OVER DATE D'ARRÊT PRÉCÉDENTE DE LA PESÉE DE CONTRÔLE	LOCATION ENDROIT	
		CHANGE IN STATUS OF THIS ELEVATOR SINCE LAST WEIGH-OVER (EXPANDED, FIRE, CLOSED AMALGAMATED, ETC.) CHANGEMENTS SUBIS PAR CETTE INSTALLATION DEPUIS LA DERNIÈRE PESÉE DE CONTRÔLE (EXPANSION, INCENDIE, FERMETURE, FUSION, ETC.)							
A. GROSS HANDLINGS BETWEEN CONSECUTIVE COMPLETE WEIGH-OVERS / MANUTENTIONS BRUTES ENTRE DES PESÉES DE CONTRÔLE CONSÉCUTIVES COMPLÈTES									
Report in Tonnes / Rapport, exprimé en tonnes métriques	WHEAT BLÉ	DURUM WHEAT BLÉ DUR	OATS AVOINE	BARLEY ORGE	RYE SEIGLE	FLAXSEED LIN	CANOLA	SCREENINGS ² CRIBLURES ²	SPECIFIED OTHER GRAINS AUTRES GRAINS PRÉCISÉS
1 In store at previous cut-off date En stock à la date d'arrêt précédente									
2 Receipts Arrivages									
3 TOTAL									
4 Shipments Expéditions									
5 In stock at current cut-off date En stock à la date d'arrêt actuelle									
6 TOTAL									
7 Overage Excédent									
8 Shortage Déficit									

B. NET HANDLINGS BETWEEN CONSECUTIVE COMPLETE WEIGH-OVERS / MANUTENTIONS NETTES ENTRE DES PESÉES DE CONTRÔLE CONSÉCUTIVES COMPLÈTES												
1 In store at previous cut-off date En stock à la date d'arrêt précédente												
2 Deliveries Livraisons												
3 TOTAL												
4 Shipments Expéditions												
5 In store at current cut-off date En stock à la date d'arrêt actuelle												
6 TOTAL												
7 Overage Excédent												
8 Shortage Déficit												

IF THERE IS A MACHINE FOR THE CLEANING OF GRAIN IN THIS ELEVATOR PLEASE ANSWER THE FOLLOWING / S'IL Y A UNE MACHINE POUR NETTOYER LE GRAIN DANS CETTE INSTALLATION, REMPLIR LA PARTIE SUIVANTE

	WHEAT BLÉ	DURUM WHEAT BLÉ DUR	OATS AVOINE	BARLEY ORGE	RYE SEIGLE	FLAXSEED LIN	CANOLA	SCREENINGS ² CRIBLURES ²	SPECIFIED OTHER GRAINS AUTRES GRAINS PRÉCISÉS
Grain cleaned between consecutive weigh-overs (tonnes) Grain nettoyé entre des pesées de contrôle consécutives (tonnes métriques)									
Gross weight of screenings removed Poids brut des criblures extraites									
Screenings destroyed Criblures détruites									
Weight of cleaned grain Poids du grain nettoyé									
Disposition of screenings (screenings retained) Écoulement des criblures (criblures retenues)									

1. Operator(s) Responsible For Cut-Off Results/L'exploitant (les exploitants) responsable(s) des résultats à la date d'arrêt.

2. Gross Screenings = PURCHASED Screenings/Criblures brutes = Criblures ACHETÉES

Net Screenings = PURCHASED PLUS GENERATED Screenings/Criblures nettes = Criblures ACHETÉES PLUS PRODUITES

Reference: CGC provided documentation for completion of Primary Elevator Weigh-Over Report which is available at www.grainscanada.gc.ca.

Référence : La CCG a fourni la documentation pour remplir le Rapport sur la pesée de contrôle aux installations primaires qui se trouve à www.grainscanada.gc.ca.

I hereby certify that I have knowledge of the matters referred to in this report, and that the information provided is true and correct. Je certifie que j'ai connaissance des renseignements déclarés dans le présent rapport et qu'ils sont véridiques et exacts.

Signature of authorized official / Signature de l'agent autorisé

Date

The information on this document is required by the Canadian Grain Commission for the purpose of primary elevator reporting. Some information may be accessible or protected as required under the Access to Information Act. Information that could cause you or your organization injury if released is protected from disclosure under section 20 of the Access to Information Act. Les renseignements demandés dans le présent rapport par la Commission canadienne des grains visent à établir des rapports sur les pesées de contrôle aux installations primaires. Certains renseignements peuvent être communiqués ou protégés selon ce que prescrit la Loi sur l'accès à l'information. Les renseignements dont la divulgation pourrait porter préjudice à vous-même ou à votre organisme sont protégés aux termes de l'article 20 de la Loi sur l'accès à l'information.

SCHEDULE 3 / ANNEXE 3
(Section 45 / article 45)

FORM 13 / FORMULE 13
(Paragraph 9(b) / alinéa 9b))



Canadian Grain Commission
Commission canadienne
des grains



CERTIFICATE FINAL FOR CANADIAN GRAIN / CERTIFICAT FINAL DE GRAIN CANADIEN

CERTIFICATE NO. / N° DE CERTIFICAT _____

VESSEL/NAVIRE		PORT	DATE
Product / Produit	GRADE	WEIGHT IN TONNES/POIDS EN TONNES MÉTRIQUES	
STOWAGE/ARRIMAGE			
REMARKS/REMARQUES			

For Account of / Pour le compte de _____

INSPECTOR / INSPECTEUR _____

WEIGHER / PESEUR _____

VERIFIED BY / VÉRIFIÉ PAR _____

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Description**

The Canadian Grain Commission (the Commission) derives its authority from the *Canada Grain Act* (the Act). The Commission's mandate as set out in the Act is to, in the interests of producers, establish and maintain standards of quality for Canadian grain and regulate grain handling in Canada, to ensure a dependable commodity for domestic and export markets.

The *Canada Grain Regulations* (the Regulations) exist to help the Commission fulfill its obligations under the Act. The Regulations are updated annually to ensure that the Commission has consistent policies that meet the needs of producers and industry in marketing Canadian grain domestically and abroad.

The changes being implemented are of a housekeeping nature. For example, regulations are being amended to improve readability and clarity, facilitate use of the regulations, and ensure consistency of language. Headings are being modified to provide a better description of the referenced sections. Other regulations are being amended, or repealed, to reflect the procedures currently being followed.

The changes identified below do not increase the regulatory burden.

Regulations Being Repealed:

The definition of "accountable gross weight" is being repealed. As of August 1, 2003, licensed terminal and primary elevator operators may not deduct shrinkage from the weight of grain received and, therefore, it is no longer necessary to distinguish between accountable gross and gross weight.

The definition of "regional inspector" is being repealed because the Act uses the term "principal inspector", not "regional inspector".

Subsection 21(2) is being repealed because specimen signatures are no longer a licensing requirement.

Section 31 is being repealed since the restrictions on shrinkage deductions at licensed terminals are now identical to those at licensed primary elevators and are to be addressed by amending section 30.

Section 32 and the heading before are being repealed. Paragraph 32(b) is being moved to paragraph 29(c) for ease of readability. Paragraph 32(c) is not required since primary elevators are already required, as a condition of licensing, to place a poster in the elevator.

On the advice of the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations, subsections 37(4) to 37(7) are being repealed because they are not authorized by the Act.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)***Description**

La Commission canadienne des grains (ci-après dénommée la « Commission ») détient ses pouvoirs de la *Loi sur les grains du Canada* (ci-après dénommée la « Loi »). Aux termes de la Loi, la Commission est mandatée d'établir et de maintenir des normes visant la qualité du grain canadien et de réglementer la manutention du grain au Canada dans l'intérêt des producteurs, et d'assurer l'approvisionnement du marché intérieur et des marchés étrangers en une denrée fiable.

Le *Règlement sur les grains du Canada* (ci-après dénommé le « règlement ») est un instrument qui aide la Commission à respecter ses obligations aux termes de la Loi. Le règlement fait l'objet d'une mise à jour annuelle de sorte que les politiques de la commission soient cohérentes et répondent bien aux besoins des producteurs et de l'industrie en matière de commercialisation du grain canadien sur le marché intérieur et à l'étranger.

Les modifications dont il est question ci-dessous sont d'ordre administratif. Elles visent, entre autres, à clarifier et à améliorer la lisibilité de certains passages, à assurer l'uniformité linguistique et à faciliter l'utilisation du règlement. La modification de certains titres est demandée pour qu'ils représentent mieux les articles susmentionnés. D'autres modifications ou abrogations sont demandées pour correspondre aux procédures actuellement utilisées au sein de l'industrie.

L'ensemble des modifications n'ajoute en rien au fardeau de la réglementation.

Objets de l'abrogation :

La définition de l'expression « poids brut comptable » est abrogée. Depuis le 1^{er} août 2003, les exploitants d'installations primaires et terminales agréées ne peuvent plus déduire une marge de perte de poids du grain qu'elles reçoivent; par conséquent, il n'y a plus lieu de faire la distinction entre le poids brut comptable et le poids brut.

La définition de l'expression « inspecteur régional » est abrogée, puisque la Loi utilise le terme « inspecteur principal » et non « inspecteur régional ».

Le paragraphe 21(2) est abrogé, puisque le dépôt d'un spécimen de signature n'est plus une exigence relative à la demande de licence.

L'article 31 est abrogé, puisque les restrictions concernant la déduction pour perte de poids aux installations terminales agréées sont maintenant identiques à celles visant les installations primaires agréées, et qu'elles seront touchées par la modification de l'article 30.

L'article 32 et le titre qui le précède sont abrogés. L'alinéa 32b) devient l'alinéa 29c) pour améliorer la lisibilité. L'alinéa 32c) n'est plus nécessaire, puisque l'exploitant d'une installation primaire est tenu d'y poser une affiche en vue de l'obtention de la licence.

Sur l'avis du Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation, les paragraphes 37(4) à 37(7) sont abrogés, car ils ne sont pas fondés en vertu de la Loi.

Section 38 and the heading before are being repealed. Procedures for determining moisture content where producers and primary elevator operators do not agree on moisture content will be addressed by adding subsection 36(7) under subject to inspector's grade and dockage.

Sections 48 and 49 are being repealed because the Act does not provide specific authority for these Regulations. "Subject to inspector's grade and dockage" applies only to licensed primary elevators, not to licensed transfer elevators.

Section 52 is being repealed because it is already stipulated in paragraph 104(d) of the Act.

Section 55 is being repealed since there is no enabling authority in the Act for segregation and blending of grain by protein levels.

Section 65 and the heading before are being repealed because railways do not allow fumigation of grain in transit.

Section 67 is being repealed to reflect current grain industry practices.

Paragraph 69(b) is being repealed because it is not practical for the Commission to monitor the construction and maintenance of all railcars and vessels etc. that transport grain.

Paragraph 70(1)(d) is being repealed because a sample representative of the grain is no longer required.

Subsection 70(2) is being repealed because the Commission no longer needs a sample to be provided when grain is transported from one division to another.

Forms 2, 4 and 5 of Schedule 4 are being repealed as they have been amalgamated with Form 7 of Schedule 4.

Form 11 of Schedule 4 is being repealed because interim transfer elevator receipts apply to "subject to inspector's grade and dockage" procedures contained in sections 48 and 49 which are not authorized by the Act.

Forms 13.1 and 13.2 of Schedule 4 are being repealed because these forms have been combined into Form 13.

Updates:

The definition of "net weight" is being amended to remove the reference to accountable gross weight as the latter definition is being repealed.

Subsection 7(1) is being amended to reflect the current practice by the Commission of grading and analyzing unofficial grain samples submitted by producers and/or licensees.

Sections 30 and 31 are being replaced with a revised section 30 to reflect a previous change that resulted in the same maximum shrinkage allowance of zero for both primary and terminal elevators.

Subsection 39(1) is being amended because Form 2 of Schedule 2 to which it makes reference is being repealed.

L'article 38 et le titre qui le précède sont abrogés. Les procédures utilisées pour déterminer la teneur en eau du grain dans le cas où le producteur livrant du grain à une installation primaire et l'exploitant de l'installation ne s'entendraient pas sur la teneur en eau du grain livré sera abordé par l'ajout du paragraphe 36(7) concernant la mention « sous réserve du classement et de la détermination des impuretés par l'inspecteur ».

Les articles 48 et 49 sont abrogés, car la Loi ne prévoit pas de pouvoirs spécifiques pour ces articles. La mention « sous réserve du classement et de la détermination des impuretés par l'inspecteur » s'applique uniquement aux installations primaires agréées, et non aux installations de transbordement agréées.

L'article 52 est abrogé, car son contenu figure déjà à l'alinéa 104(d) de la Loi.

L'article 55 est abrogé, puisque la Loi ne prévoit pas d'autorité habilitante pour la ségrégation et le mélange du grain en fonction de la teneur en protéines.

L'article 65 et le titre qui le précède sont abrogés, car les sociétés ferroviaires ne permettent pas la fumigation du grain en transit.

L'article 67 est abrogé afin de correspondre aux pratiques actuelles au sein de l'industrie céréalière.

L'alinéa 69b) est abrogé, car d'un point de vue pratique, la Commission ne peut pas surveiller la construction et l'entretien de tous les wagons et de tous les navires qui transportent du grain.

L'alinéa 70(1)d) est abrogé car un échantillon représentatif du grain n'est plus exigé.

Le paragraphe 70(2) est abrogé par la Commission, car elle n'a plus besoin d'obtenir un échantillon lorsque du grain est transporté d'une région du pays à une autre.

Les formules 2, 4 et 5 de l'annexe 4 sont abrogées, car elles sont maintenant regroupées en une seule formule, soit la formule 7 de l'annexe 4.

La formule 11 de l'annexe 4 est abrogée, car les récépissés provisoires émis par les installations de transbordement concernent les procédures liées à la mention « sous réserve du classement et de la détermination des impuretés par l'inspecteur » décrites aux articles 48 et 49 qui ne sont pas dotées de pouvoirs aux termes de la Loi.

Les formules 13.1 et 13.2 de l'annexe 4 sont abrogées, car elles sont maintenant regroupées en une seule formule, soit la formule 13.

Mises à jour :

La définition de « poids net » est modifiée afin de supprimer la notion de poids comptable net, puisque cette dernière expression a été abrogée.

Le paragraphe 7(1) est modifié afin de correspondre à la pratique actuelle de la Commission, qui consiste à classer et à analyser les échantillons non officiels soumis par les producteurs et/ou les titulaires de licence.

Les articles 30 et 31 sont remplacés par l'article 30, qui a été reformulé pour tenir compte d'une modification antérieure annulant la marge maximale de perte de poids aux installations primaires et terminales.

Le paragraphe 39(1) est modifié car la formule 2 de l'annexe 2 dont elle fait mention est abrogée.

Section 58 is being amended because the Commission no longer needs terminal and transfer elevators to send a report with receipts showing the numbers of receipts and the kind, grade and quantity of the grain represented by the receipts. The registration and cancellation system has been automated.

Subsection 69(a) is being amended by adding the word “and” to reflect the change in numbering due to 69(b) being repealed.

Paragraphs 70(1)(a) and (d) are being combined since the requirements for grain moving from the western division to the eastern division and vice versa are the same, i.e., sample no longer needed for the latter movement.

Paragraph 70(1)(b) is being amended by adding the word “and” at the end of the paragraph and paragraph 70(1)(c) is removing the word “and” at the end of the paragraph due to the repeal of paragraph 70(1)(d).

Schedule 1 is being amended to reflect the provision that all fees are to be calculated to the nearest cent.

Schedule 4 is being amended to reflect renumbered sections.

Forms 9 and 10 of Schedule 4, terminal and transfer elevator receipts, respectively, are being amended so that the warning statements contained in these receipts use gender-neutral language.

Form 12 of Schedule 4 is being amended to delete the statement, “CERTIFICATION BY THE CANADIAN GRAIN COMMISSION OF GRADE, DOCKAGE AND WEIGHT ONLY”.

Form 13 of Schedule 4 is being updated as Forms 13.1 and 13.2 amalgamated with Form 13 of Schedule 3.

On the advice of the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations, Schedule 5 is being amended to reflect the proper French terminology for shrivelled, i.e., (ratatinés).

Clarification:

The definition of “hazardous substance” in section 1 is being amended to remove the word “fertilizer” to be consistent with the Official Grade Grading Guide definition of “fertilizer pellets” that states these pellets are not considered a hazardous substance.

Section 2 is being reworded to delete information that already exists in Schedule 1 of the Regulations.

Subsection 6(1) is being amended to clarify that official samples are to be taken in accordance with the Commission’s Sampling Systems Handbook and Approval Guide.

Subsection 6(2) is being amended to remove the requirement for mechanical samplers to be of a type authorized by the Commission. The Commission is not authorized to endorse a specific manufacturer’s product.

Subsection 7(1) is being amended to clarify that unofficial samples may also be submitted to the Commission for determination of other quality factors.

L’article 58 est modifié car la Commission n’exige plus que les installations terminales et de transbordement envoient avec les récépissés un rapport indiquant leurs numéros ainsi que le type, le grade et la quantité de grain qu’ils représentent. Le système d’enregistrement et d’annulation a été automatisé.

L’alinéa 69a) de la version anglaise est modifié par l’ajout du mot « and » pour tenir compte du changement apporté à l’énumération en raison de l’abrogation de l’alinéa 69b).

Les alinéas 70(1)a) et d) sont combinés, puisque les exigences visant la soumission d’échantillons pour le mouvement du grain de l’Ouest vers l’Est et inversement sont désormais les mêmes; par conséquent, il n’est plus nécessaire de soumettre un échantillon pour le mouvement de grain de l’Est vers l’Ouest.

L’alinéa 70(1)b) de la version anglaise est modifié par l’ajout du mot « and » à la fin de l’alinéa et la suppression du mot « and » à la fin de l’alinéa 70(1)c) en raison de l’abrogation de l’alinéa 70(1)d).

L’annexe 1 est modifiée pour tenir compte de la disposition stipulant que tous les droits soient calculés au cent près.

L’annexe 4 est modifiée pour tenir compte des articles renumérotés.

Les formules 9 et 10 de l’annexe 4 (respectivement, le récépissé des installations terminales et celui des installations de transbordement) sont reformulés afin que l’énoncé de l’avertissement apparaissant sur ces formules soit non sexiste.

La formule 12 de l’annexe 4 est modifiée afin de supprimer la déclaration « SEULS LE GRADE, LE POURCENTAGE D’IMPURETÉS ET LE POIDS SONT CERTIFIÉS PAR LA COMMISSION CANADIENNE DES GRAINS ».

La formule 13 de l’annexe 4 est mise à jour vu que les formules 13.1 et 13.2 sont regroupées en une seule formule, la formule 13 de l’annexe 3.

Sur l’avis du Comité mixte permanent sur l’examen de la réglementation, l’annexe 5 est modifiée afin d’exprimer plus conformément le terme anglais « shrivelled », qui est désormais rendue par « ratatinés » (plutôt que « ridés »).

Éclaircissements :

La définition de l’expression « substance dangereuse » énoncée à l’article 1 est modifiée; le mot « engrais » est supprimé pour rendre la définition conforme à celle du Guide officiel du classement des grains concernant les « granulés d’engrais », qui stipule que les granulés d’engrais ne sont pas considérés comme substance dangereuse.

L’article 2 est reformulé afin de supprimer des renseignements qui figurent déjà à l’annexe 1 du règlement.

Le paragraphe 6(1) est modifié afin de préciser que les échantillons officiels doivent être prélevés conformément au Manuel des systèmes d’échantillonnage et au Guide d’approbation de la Commission.

Le paragraphe 6(2) est modifié afin de supprimer l’exigence stipulant que les échantillonneurs mécaniques doivent être autorisés par la Commission. La Commission n’est pas autorisée à paraire le produit d’un fabricant en particulier.

Le paragraphe 7(1) est modifié afin de préciser que les échantillons non officiels peuvent également être soumis à la Commission pour en faire déterminer des facteurs de qualité précis.

Paragraph 7(2)(c) is being amended to remove the requirement that an unofficial sample be forwarded in a cotton bag; any container that maintains the integrity of the sample is sufficient.

Paragraph 7(3)(a) is being amended to delete the words “or the condition” for consistency since the reference to this is being removed in subsection 7(1).

Subsection 7(4) is being amended to remove the reference to “regional” and to include “other qualities” since the Commission may determine other qualities in addition to grade and dockage.

Subsections 7(5) to (7) are being added to reflect the Commission’s policy that unofficial samples will be reinspected if any person who has an interest in the grain is dissatisfied with the determination of the inspector.

The heading before section 8 is being reworded to acknowledge that samples cannot always be sold, and at times have to be given away. Also, subsection 8(3) is being added to acknowledge this.

Section 9 is being amended because the Commission is amalgamating all Certificates Final for vessel shipments into one form, i.e., Form 13 of Schedule 4. The certificate final for all other modes of shipment is contained in Form 12 of Schedule 4.

Subsection 11(1) is being amended to clarify that the appeal is of an official inspection pursuant to section 39 of the Act, and is separate and distinct from grading of unofficial samples, and “subject to inspector’s grade and dockage”.

Paragraph 11(1)(b) is being amended to include the word “other” for specificity of language.

Subsection 11(2) is being amended to replace the words “regional inspector” with “principal inspector”. The phrase “for the Division” is being deleted because there is only one grain appeal tribunal.

Subsection 11(3) is being amended to delete the word “appropriate” as there is only one grain appeal tribunal.

Section 12 is being amended to remove the words “on receipt into a primary elevator” since the appeal process does not apply to grain on receipt into primary elevators.

Section 13 is being amended to clarify that the grain appeal tribunal directly notifies the operator of the elevator where the grain was officially inspected, of the appeal results, and not the Commission inspector.

Section 14 is being amended to replace the words “regional inspector” with “principal inspector” because “principal inspector” is the term used in the Act.

Paragraphs 15(b) and (c) are being amended to delete the words “the owner” because the operator of the elevator has the responsibility to obtain an elevator licence. Who owns the facility is not relevant.

Paragraph 16(b) is being amended to replace the words “associated equipment” with the words “equipment associated with the elevator” to make it clear that notification pertains only to equipment associated with the elevator and not otherwise.

L’alinéa 7(2)(c) est modifié afin de supprimer l’exigence relative à la nécessité d’expédier un échantillon non officiel dans un sac de coton; tout contenant qui préserve l’intégrité de l’échantillon est satisfaisant.

L’alinéa 7(3)(a) est modifié afin de supprimer la mention « ou sur l’état » pour être conforme au paragraphe 7(1) dans lequel cette mention a aussi été supprimée.

Le paragraphe 7(4) est modifié afin de supprimer le terme « régional » et d’ajouter l’expression « des facteurs de qualités précis », car la Commission peut déterminer d’autres qualités en plus du grade et des impuretés.

Les paragraphes 7(5) à 7(7) sont ajoutés afin d’assurer la cohérence avec la politique de la Commission qui stipule que les échantillons non officiels seront réinspectés si toute personne concernée par le grain en question n’est pas satisfaite des valeurs déterminées au bureau de l’inspecteur.

Le titre précédent l’article 8 est reformulé afin de reconnaître que les échantillons ne peuvent pas toujours être vendus et qu’ils doivent parfois être donnés. En outre, le paragraphe 8(3) est ajouté pour reconnaître ce fait.

L’article 9 est modifié, car la Commission a regroupé tous les certificats finals concernant les expéditions par navire en une seule formule, soit la formule 13 de l’annexe 4. La formule 12 de l’annexe 4 est le certificat final pour tous les autres modes d’expédition.

Le paragraphe 11(1) est modifié afin de préciser que l’appel concerne l’inspection officielle conformément à l’article 39 de la Loi, et qu’il ne s’applique pas au classement des échantillons non officiels et à ceux portant la mention « sous réserve du classement et de la détermination des impuretés par l’inspecteur ».

L’alinéa 11(1)(b) est modifié afin d’ajouter le mot « autre » pour fins de précision.

Le paragraphe 11(2) est modifié afin de remplacer l’expression « inspecteur régional » par « inspecteur principal ». La phrase contenant la mention « de la région » est supprimée, car il n’y a qu’un seul tribunal d’appel.

Le paragraphe 11(3) est modifié afin de supprimer le mot « concernée », car il n’y a qu’un seul tribunal d’appel.

L’article 12 est modifié afin de supprimer l’expression « lors de sa livraison dans une installation primaire », puisque le processus d’appel ne s’applique pas au grain à sa livraison dans une installation primaire.

L’article 13 est modifié afin de préciser que le tribunal d’appel pour les grains communique directement avec l’exploitant de l’installation où le grain a été officiellement inspecté, et non avec l’inspecteur de la Commission, pour l’informer de la décision d’appel.

L’article 14 est modifié afin de remplacer l’expression « inspecteur régional » par « inspecteur principal », puisque « inspecteur principal » est la terminologie utilisée dans la Loi.

Les alinéas 15(b) et 15(c) sont modifiés afin de supprimer les mots « le propriétaire », car l’exploitant de l’installation est tenu d’obtenir une licence d’exploitation d’une installation. La question d’identifier le propriétaire de l’installation n’est pas pertinente.

L’alinéa 16(b) est modifié afin de remplacer l’expression « équipement connexe » par « équipement connexe à l’installation », pour préciser que l’avis ne concerne que l’équipement lié à l’installation.

Section 24 is being amended to insert the word “grain” in front of the word “dealer” for clarification.

Section 34 is being amended to stipulate that the sample upon delivery into a primary elevator must be 1 kilogram in size and retained at the elevator.

Paragraph 36(1)(a) is being amended to clarify that the operator of a licensed primary elevator and a producer must agree on the container that will maintain the integrity of the sample – it need not be of a “type approved by the Commission”.

Paragraph 36(1)(d) and subsection 36(2) are being amended to clarify that the sample should be forwarded to the nearest regional office.

Subsection 36(3) is being amended to shorten the amount of time a person who is dissatisfied with a subject to inspector’s grade and dockage result may request the chief grain inspector for Canada to reinspect the sample.

Subsection 36(7) is being added to clarify that grade includes high moisture grades that are set out in the *Off Grades of Grain and Grades of Screenings Order*.

The heading before section 37 is being amended to be consistent with current terminology.

Subsection 37(1) is being amended to clarify that in the case of special binning both the elevator operator and the person delivering the grain must agree on a representative sample.

Paragraph 37(1)(a) is being amended to clarify that the sample container must be acceptable to the Commission and must maintain the integrity of the sample that is supplied by the elevator operator or person delivering the grain.

Paragraph 47(a) is being amended to replace the words “from a truck or a railway car” with “from an elevator” and delete the words “and is not stored in the elevator” to clarify direct hit procedures which allow elevators to receive grain without official inspection provided grain is officially inspected on discharge.

Paragraph 47(b) is being amended to replace the word “transfer” with “shipment”.

Section 51 and the heading before are being amended to apply only to transfer elevators because Commission inspectors are required to be present at terminal elevators to determine dockage.

Section 53 is being amended to include reference to the relevant section of the Act, i.e., paragraph 75(b) for ease of use.

Subsection 56(1) is being amended to replace the words “the same class” with “eastern grain” since the mixing of eastern grain need not be of the same class.

Section 57 is being amended to replace the words “shall not specially bin a grain or grain product unless” with “may specially bin any grain if” so that the Regulation is permissive as opposed to prohibitive, reflecting current practice. The words “or grain product” are also being deleted because section 72 of the Act only refers to “grain”.

L’article 24 est modifié afin d’ajouter l’expression « en grains » après le mot « négociant » pour fins de précision.

L’article 34 est modifié afin de préciser que l’échantillon prélevé à la livraison du grain à une installation primaire doit peser 1 kg et être conservé à l’installation.

L’alinéa 36(1)a) est modifié pour préciser que l’exploitant de l’installation primaire agréée et le producteur doivent s’entendre sur un contenant qui préserve l’intégrité de l’échantillon — il n’est pas nécessaire que le contenant soit « d’un type approuvé par la Commission ».

L’alinéa 36(1)d) et le paragraphe 36(2) sont modifiés afin de préciser que l’échantillon doit être expédié au bureau d’inspection régional le plus près.

Le paragraphe 36(3) est modifié afin de réduire le délai dans lequel une personne qui conteste la mention « sous réserve du classement et de la détermination des impuretés par l’inspecteur » peut demander à l’inspecteur en chef des grains du Canada de réinspecter l’échantillon.

Le paragraphe 36(7) est ajouté afin de préciser que par « grade » on entend également les grades à haute teneur en eau qui sont définis dans l’*Arrêté sur les grades de grain défectueux et les grades de criblures*.

Le titre précédant l’article 37 est modifié afin d’être conforme à la terminologie actuelle.

Le paragraphe 37(1) est modifié afin de préciser que dans le cas de cellule spéciale, l’exploitant de l’installation ainsi que la personne livrant le grain doivent s’entendre sur un échantillon représentatif.

L’alinéa 37(1)a) est modifié afin de préciser que le contenant de l’échantillon doit être jugé acceptable par la Commission et doit préserver l’intégrité de l’échantillon fourni par l’exploitant de l’installation ou par la personne livrant le grain.

L’alinéa 47a) est modifié afin de remplacer la mention « d’un camion ou d’un wagon » par « d’une installation » et de supprimer la mention « sans être stocké dans l’installation », pour préciser les procédures d’expédition directe qui permettent à l’exploitant d’une installation de recevoir du grain sans le soumettre à l’inspection officielle, pourvu que le grain soit soumis à une inspection officielle à son déchargement.

L’alinéa 47b) est modifié pour remplacer le mot « transbordé » par « expédié ».

L’article 51 et le titre qui le précède sont modifiés afin que son application ne vise que les installations de transbordement, car les inspecteurs de la Commission sont tenus d’être présents à ce type d’installation pour déterminer les impuretés.

L’article 53 est modifié afin d’ajouter le renvoi à la partie pertinente de la Loi, c’est-à-dire le paragraphe 75b), pour en faciliter l’utilisation.

Le paragraphe 56(1) est modifié afin de supprimer l’expression « de la même catégorie », car il n’est pas nécessaire de mélanger le grain de l’Est à du grain de même catégorie. D’ailleurs, le mot « classe » et non « catégorie » aurait dû être utilisé ici comme équivalent approprié.

L’article 57 est modifié afin d’ajouter la mention « ne peut stocker en cellule du grain ou un produit céréalier que si » par « peut stocker en cellule tout grain si » pour rendre le règlement plus permissif que restrictif, ce qui correspond à la pratique actuelle. L’expression « ou un produit céréalier » est supprimée car l’article 72 de la Loi ne mentionne que « le grain ».

Paragraph 57(b) is being added to reflect the current practice of segregation of grain by protein content.

Subsection 58(1) is being amended to delete reference to “interim transfer elevator receipt” because interim transfer elevator receipts will not exist.

Subsection 58(2) is being amended to delete the words “Montreal, Winnipeg and Vancouver” because the registration and cancellation of terminal and transfer elevator receipts is now done automatically by the Grain Inventory Accounting System (GIAS).

Subsection 58(4) is being amended to use terminology consistent with that in subsection 58(3) pertaining to terminal elevator receipts.

The heading before section 61 is being amended to read “Hazardous Substances and Contaminated Grain in Elevators” to reflect the three distinctly different issues relating to hazardous substances and licensed elevators which are: treatment of grain within an elevator, storage of hazardous substances in an elevator, contaminated grain received into, stored in or discharged from an elevator.

Paragraph 64(c.1) is being amended to replace the word “discharging” with “handling” to make it clear that elevator operators must not receive or discharge grain while handling infested or fumigated grain or grain being fumigated.

Schedule 1 is being amended to clarify that all Commission fees are to be calculated to the nearest cent and to correct the fee for grading of unofficial samples of CPS wheat and Eastern wheat where a certificate is issued.

Forms 1, 6 and 7 of Schedule 4 are being amended by removing reference to shrinkage and accountable gross weight.

Form 8 of Schedule 4 is being amended with updated instructions to achieve clarity and consistency in reporting.

Readability, Ease of Reference, or Re-Ordering for Affinity Purposes:

Subsection 8(1) is being amended to delete the words “under section 30 of the Act”. Official samples may be taken in other circumstances.

The paragraph that is now subsection 29(1) and the heading before has been moved from section 32 because they relate to elevator tariffs. This is a more logical location and will make the document easier to access. The words “accountable gross weight” are being deleted in keeping with the repealing of the definition “accountable gross weight”.

Section 30 is being amended to include licensed terminal elevators as the requirements regarding shrinkage deductions are now identical for licensed primary and terminal elevators.

Section 31 is being repealed as section 30 is being amended to include reference to licensed terminal elevators.

Section 47 is being amended for ease of readability.

Paragraph 69(c) is being amended for ease of readability.

L’alinéa 57b) est ajouté afin de correspondre à la pratique actuelle de ségrégation du grain en fonction de la teneur en protéines.

Le paragraphe 58(1) est modifié afin de supprimer la mention « récépissé provisoire d’installation de transbordement », car les récépissés provisoires d’installations de transbordement sont abolis.

Le paragraphe 58(2) est modifié afin de supprimer la mention « à Montréal, à Winnipeg ou à Vancouver », car le système d’enregistrement et d’annulation des récépissés d’installations terminales et de transbordement est désormais automatisé à l’aide du Système de comptabilisation des stocks de grains.

Le paragraphe 58(4) est modifié afin d’harmoniser la terminologie du paragraphe à celle du paragraphe 58(3) concernant les récépissés d’installations terminales.

Le titre précédant l’article 61 est modifié et devient « Substances dangereuses et grain contaminé dans les installations » afin d’exprimer les trois enjeux distincts relatifs aux substances dangereuses et aux installations agréées : le traitement du grain dans une installation, le stockage de substances dangereuses dans une installation, et la réception et le stockage de grain contaminé reçu à une installation et son déchargement.

L’alinéa 64c.1) est modifié afin de remplacer le mot « décharger » par « manutentionner » pour préciser que l’exploitant de l’installation ne doit pas recevoir ou décharger du grain pendant la manutention de grain infesté ou fumigé ou pendant la fumigation du grain.

L’annexe 1 est modifiée afin de préciser que tous les droits perçus par la Commission sont arrondis au cent près, et de corriger le droit pour le classement des échantillons non officiels du blé CPS et le blé de l’Est lorsqu’un certificat est émis.

Les formules 1, 6 et 7 de l’annexe 4 sont modifiées afin de supprimer la mention relative à la perte de poids et au poids brut comptable.

La formule 8 de l’annexe 4 est modifiée par la mise à jour des instructions afin de s’assurer que les rapports présents sont faits de façon précise et constante.

Lisibilité, facilité de consultation ou réorganisation :

Le paragraphe 8(1) est modifié afin de supprimer la mention « en vertu de l’article 30 de la Loi ». D’autres circonstances peuvent justifier le prélèvement d’un échantillon officiel.

Le paragraphe désormais numéroté 29(1) et le titre qui le précède ont été déplacés de l’article 32, car ils traitent des tarifs d’une installation. Ce déplacement est effectué pour des raisons de logique et pour rendre le document plus facile à consulter. La mention « poids brut comptable » est supprimée afin d’aller dans le sens de l’abrogation de la définition du « poids brut comptable ».

L’article 30 est modifié afin d’ajouter les installations terminales agréées et ainsi préciser que les exigences relatives aux déductions pour perte de poids sont désormais les mêmes pour les installations primaires et terminales agréées.

L’article 31 est abrogé, puisque l’article 30 est modifié afin d’ajouter la mention des installations terminales agréées.

L’article 47 est modifié afin de le rendre plus lisible.

L’alinéa 69c) est modifié afin de le rendre plus lisible.

Alternatives

No alternatives were considered because the changes are routine in nature.

Benefits and Costs

The changes should assist the industry in referencing and complying with the Regulations.

Consultation

Given that the changes are of a housekeeping nature, and do not impose additional or different regulatory obligations, consultations are not necessary. No opposition is anticipated.

Compliance and Enforcement

All of the changes will have no impact on compliance and enforcement responsibilities. No new enforcement mechanisms are implemented in respect of the changes.

Contact

Valerie Gilroy
Legal Counsel
Canadian Grain Commission
600 - 303 Main Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 3G8
Telephone: (204) 983-2733
FAX: (204) 983-2751
E-mail: vgilroy@grainscanada.gc.ca

Solutions envisagées

Aucune autre possibilité n'a été envisagée car les modifications sont routinières.

Avantages et coûts

Les modifications devraient aider l'industrie à respecter le règlement.

Consultations

Les modifications proposées n'entraînent aucune exigence réglementaire supplémentaire. Ainsi la Commission n'a pas effectué de consultation et ne s'attend pas à une réaction négative.

Respect et exécution

Les modifications n'auront aucune incidence sur les responsabilités en matière de respect et d'exécution; on ne prévoit donc pas de nouveau mécanisme d'exécution.

Personne-ressource

Valerie Gilroy
Conseillère juridique
Commission canadienne des grains
303, rue Main, bureau 600
Winnipeg (Manitoba)
R3C 3G8
Téléphone : (204) 983-2733
TÉLÉCOPIEUR : (204) 983-2751
Courriel : vgilroy@grainscanada.gc.ca

Registration
SOR/2004-199 23 September, 2004

BANK ACT

Bank Holding Company Proposal Regulations

P.C. 2004-1014 23 September, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to section 678^a of the *Bank Act*^b, hereby makes the annexed *Bank Holding Company Proposal Regulations*.

BANK HOLDING COMPANY PROPOSAL REGULATIONS

INTERPRETATION

1. The following definitions apply in these Regulations.

“Act” means the *Bank Act*. (*Loi*)

“bank” means a bank that is widely held, within the meaning of section 2.3 of the Act, and that makes an application under subsection 678(1) of the Act. (*banque*)

“proposal” means a proposal described in subsection 678(1) of the Act. (*proposition*)

CONTENTS OF A PROPOSAL

2. A proposal shall contain

(a) a description of the transactions and any actions that would require approval within the meaning of subsection 973(1) of the Act, by which the bank proposes to establish a bank holding company;

(b) a description of the transactions and any actions that would require approval within the meaning of subsection 973(1) of the Act, by which shares of the bank holding company are proposed to be exchanged for shares of the bank;

(c) a description of any other transactions and any actions that would require approval within the meaning of subsection 973(1) of the Act, that the bank or the bank holding company proposes to undertake in relation to the proposal;

(d) the proposed timing of the transactions and actions referred to in paragraphs (a) to (c); and

(e) a description of the manner and circumstances in which the bank would seek the approval of shareholders with respect to any amendments to the proposal.

DISTRIBUTION OF PROPOSAL

3. The bank shall send the proposal and the independent advisor's report described in paragraph 11(1)(d) to all of its shareholders, together with information about the proposed transactions and actions referred to in section 2 in sufficient detail to permit a shareholder of the bank to form a reasoned judgment about the proposal.

^a S.C. 2001, c. 9, s. 183

^b S.C. 1991, c. 46

Enregistrement
DORS/2004-199 23 septembre 2004

LOI SUR LES BANQUES

Règlement sur les propositions de sociétés de portefeuille bancaires

C.P. 2004-1014 23 septembre 2004

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu de l'article 678^a de la *Loi sur les banques*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement sur les propositions de sociétés de portefeuille bancaires*, ci-après.

RÈGLEMENT SUR LES PROPOSITIONS DE SOCIÉTÉS DE PORTEFEUILLE BANCAIRES

DÉFINITIONS

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

« banque » S'entend d'une banque qui est à participation multiple au sens de l'article 2.3 de la Loi et qui présente une demande visée au paragraphe 678(1) de la Loi. (*bank*)

« Loi » La *Loi sur les banques*. (*Act*)

« proposition » Proposition visée au paragraphe 678(1) de la Loi. (*proposal*)

CONTENU DE LA PROPOSITION

2. La proposition contient les renseignements suivants :

a) une description des opérations ou autres mesures qui requièrent un agrément au sens du paragraphe 973(1) de la Loi et au moyen desquelles la banque entend établir une société de portefeuille bancaire;

b) une description des opérations ou autres mesures qui requièrent un agrément au sens du paragraphe 973(1) de la Loi et au moyen desquelles il est proposé d'échanger les actions de la société de portefeuille bancaire pour des actions de la banque;

c) une description des autres opérations ou autres mesures qui requièrent un agrément au sens du paragraphe 973(1) de la Loi et qu'entend réaliser la banque ou la société de portefeuille bancaire concernant la proposition;

d) l'échéancier proposé pour la réalisation des opérations ou autres mesures visées aux alinéas a) à c);

e) une description de la façon dont la banque compte obtenir l'approbation des actionnaires advenant toute modification à la proposition et des circonstances dans lesquelles elle compte le faire.

PRÉSENTATION DE LA PROPOSITION

3. La banque envoie à tous ses actionnaires la proposition et le rapport du conseiller indépendant prévu à l'alinéa 11(1)d), accompagnés de renseignements relatifs aux opérations ou mesures visées à l'article 2 suffisamment détaillés pour permettre aux actionnaires de se former un jugement éclairé sur la proposition.

^a L.C. 2001, ch. 9, art. 183

^b L.C. 1991, ch. 46

SPECIAL MEETING AND APPROVAL
BY BANK'S SHAREHOLDERS

4. The bank shall hold a special meeting of the shareholders of the bank in order to obtain their approval of the proposal.

5. Each share of a bank entitles the shareholder to one vote at the special meeting, whether or not the share otherwise carries the right to vote.

6. Subject to section 9, the holders of shares of a class are entitled to vote separately as a class, if the proposal would

(a) increase or decrease any maximum number of authorized shares of that class, or increase any maximum number of authorized shares of a class having rights or privileges equal or superior to the shares of that class;

(b) effect an exchange, reclassification or cancellation of all or part of the shares of that class;

(c) add, change or remove the rights, privileges, restrictions or conditions attached to the shares of that class and, without limiting the generality of the foregoing,

(i) remove or change prejudicially rights to accrued dividends or rights to cumulative dividends,

(ii) add, remove or change prejudicially redemption rights,

(iii) reduce or remove a dividend preference or a liquidation preference, or

(iv) add, remove or change prejudicially conversion privileges, options, voting, transfer or pre-emptive rights, or rights to acquire securities of the bank, or sinking fund provisions;

(d) increase the rights or privileges of any class of shares having rights or privileges equal or superior to the shares of that class;

(e) create a new class of shares equal or superior to the shares of that class;

(f) make any class of shares having rights or privileges inferior to the shares of that class equal or superior to the shares of that class; or

(g) effect an exchange or create a right of exchange of all or part of the shares of another class into the shares of that class.

7. Subject to section 9, the holders of a series of shares of a class are entitled to vote separately as a series if the proposal includes anything described in section 6 that would affect the series in a manner different from other shares of the same class.

8. In addition to the right to vote separately that is described in sections 6 and 7, the holders of shares of a class or series are entitled to vote separately as a class or series, as the case may be, if the proposal involves the bank selling all or substantially all of its assets, and the shares of the particular class or series are affected by the sale in a manner different from the shares of another class or series.

9. (1) If the by-laws of a bank provide that, in the case of an amendment to the by-laws referred to in paragraph 218(1)(a), (b) or (e) of the Act, the holders of shares of a class or series are not entitled to vote separately as a class or series on the amendment, and if the proposal deals exclusively with matters in the corresponding provision of these Regulations and does not deal with

ASSEMBLÉE EXTRAORDINAIRE ET APPROBATION
DES ACTIONNAIRES DE LA BANQUE

4. La banque tient une assemblée extraordinaire de ses actionnaires pour obtenir leur approbation de la proposition.

5. Chaque action de la banque, assortie ou non du droit de vote, donne à l'actionnaire le droit à un vote à l'assemblée extraordinaire.

6. Sous réserve de l'article 9, les détenteurs d'actions d'une catégorie ont le droit de voter séparément si la proposition vise, selon le cas :

a) à changer le nombre maximal d'actions autorisées de cette catégorie ou à augmenter le nombre maximal d'actions autorisées d'une autre catégorie conférant des droits ou des privilèges égaux ou supérieurs;

b) à faire échanger, reclasser ou annuler tout ou partie des actions de cette catégorie;

c) à étendre, modifier ou supprimer les droits, privilèges, restrictions ou conditions dont sont assorties les actions de cette catégorie, notamment :

(i) en supprimant ou modifiant, de manière préjudiciable, le droit aux dividendes accumulés ou cumulatifs,

(ii) en étendant, supprimant ou modifiant, de manière préjudiciable, les droits de rachat,

(iii) en réduisant ou supprimant une préférence en matière de dividende ou de liquidation,

(iv) en étendant, supprimant ou modifiant, de manière préjudiciable, les privilèges de conversion, options, droits de vote, de transfert, de préemption ou d'acquisition de valeurs mobilières de la banque ou les dispositions relatives aux fonds d'amortissement;

d) à accroître les droits ou privilèges des actions d'une autre catégorie, conférant des droits ou des privilèges égaux ou supérieurs à ceux de cette catégorie;

e) à créer une catégorie d'actions égales ou supérieures à celles de cette catégorie;

f) à rendre égales ou supérieures aux actions de cette catégorie les actions d'une catégorie conférant des droits ou des privilèges inférieurs;

g) à faire échanger, contre celles de cette catégorie, tout ou partie des actions d'une autre catégorie ou créer un droit à cette fin.

7. Sous réserve de l'article 9, les détenteurs d'actions d'une série n'ont toutefois le droit de voter séparément que si l'un des objets de la proposition prévus à l'article 6 a un effet particulier sur la série.

8. En sus du droit de voter séparément prévu aux articles 6 et 7, les détenteurs d'actions d'une catégorie ou d'une série ont le droit de voter séparément si dans la proposition la banque vend la totalité ou la quasi-totalité de ses éléments d'actif et si la vente a un effet particulier sur la catégorie ou série.

9. (1) Si les règlements administratifs de la banque prévoient qu'en cas de modifications visées aux alinéas 218(1)a), b) ou e) de la Loi les détenteurs d'actions d'une catégorie ou d'une série n'ont pas le droit de voter séparément sur les modifications et si la proposition porte exclusivement sur un objet prévu dans une disposition correspondante du présent règlement et ne porte pas

other matters referred to in section 6, the holders of shares of a class or series are not entitled to vote separately as a class or series on the proposal.

(2) In this section, “corresponding provision” means paragraph 6(a), (b) or (e) of these Regulations in relation to paragraph 218(1)(a), (b) or (e), respectively, of the Act.

10. The proposal is approved by the shareholders of the bank when the shareholders, and the holders of each class or series of shares who are entitled to vote separately as a class or series, have approved the proposal by special resolution.

APPLICATION TO MINISTER

11. (1) Subject to section 13, an application to the Minister to give effect to a proposal shall include

- (a) a copy of the proposal referred to in section 2;
- (b) the resolution of the bank’s board of directors instructing the management of the bank to prepare the proposal;
- (c) the notice of the special meeting referred to in section 4 and the form of proxy and the management proxy circular sent with the notice;
- (d) an independent advisor’s report that states that, with respect to the bank’s shareholders, the consideration, or lack thereof, provided in the proposal is fair from a financial point of view;
- (e) *pro forma* financial statements and capital adequacy calculations of the bank holding company and all its subsidiaries that are Canadian financial institutions that are referred to in any of paragraphs (a) to (d) of the definition “financial institution” in section 2 of the Act;
- (f) a business plan of the bank holding company and all its subsidiaries that are referred to in paragraph (e); and
- (g) the special resolution referred to in section 10, accompanied by a certificate of the bank indicating the results of the votes held in respect of the resolution.

(2) The application shall also include an explanation of the reasons why the transactions or other actions referred to in section 2 that would require an approval within the meaning of subsection 973(1) of the Act are necessary or desirable to give effect to the proposal.

(3) The application shall also include a list of any provisions referred to in section 14 despite which the bank seeks approval in order to give effect to the proposal and, with respect to any of those provisions that are referred to in paragraph 14(b), an explanation of the reasons why the bank seeks to proceed despite that provision.

12. The Minister may request, in relation to an application made in accordance with section 11, any additional information that the Minister considers necessary for considering the application.

13. No application made in accordance with section 11 is valid unless

- (a) a notice of intention to make an application under that section has been published at least once a week for a period of four consecutive weeks before the application in the *Canada Gazette* and in a newspaper in general circulation at or near the place where the head office of the bank holding company is to be situated; and
- (b) the application is made to the Minister within three months after approval of the proposal by the bank’s shareholders.

sur un autre objet prévu à l’article 6, les détenteurs d’actions d’une catégorie ou d’une série n’ont pas le droit de voter séparément sur la proposition.

(2) Au présent article, « disposition correspondante » s’entend des alinéas 6a), b) ou e) du présent règlement qui correspondent respectivement aux alinéas 218(1)a), b) ou e) de la Loi.

10. La proposition est approuvée par les actionnaires de la banque si les actionnaires et les détenteurs d’actions d’une catégorie ou d’une série habiles à voter séparément approuvent la proposition par résolution extraordinaire.

DEMANDE AU MINISTRE

11. (1) Sous réserve de l’article 13, la demande présentée au ministre pour mettre en oeuvre une proposition comprend :

- a) une copie de la proposition prévue à l’article 2;
- b) la résolution du conseil d’administration demandant aux dirigeants de la banque d’établir la proposition;
- c) l’avis de l’assemblée extraordinaire visée à l’article 4 ainsi que le formulaire de procuration et la circulaire de la direction sollicitant les procurations qui y ont été joints;
- d) le rapport d’un conseiller indépendant démontrant que la contrepartie — ou l’absence de contrepartie — prévue par la proposition est équitable financièrement à l’égard des actionnaires de la banque;
- e) les états financiers *pro forma* et les calculs de la suffisance de fonds propres de la société de portefeuille bancaire et de toutes ses filiales qui sont des institutions financières canadiennes visées à l’un des alinéas a) à d) de la définition de « institution financière » à l’article 2 de la Loi;
- f) le plan d’affaires de la société de portefeuille bancaire et de toutes ses filiales visées à l’alinéa e);
- g) la résolution extraordinaire mentionnée à l’article 10 accompagnée d’un certificat de la banque indiquant les résultats du vote tenu à l’égard de cette résolution.

(2) La demande comprend également les raisons pour lesquelles les opérations ou autres mesures visées à l’article 2 qui requièrent un agrément au sens du paragraphe 973(1) de la Loi sont nécessaires ou souhaitables pour mettre en oeuvre la proposition.

(3) La demande comprend également la liste des dispositions prévues à l’article 14 auxquelles entend déroger la banque et si les dispositions sont prévues à l’alinéa 14b) les raisons pour lesquelles la banque entend déroger à celles-ci.

12. Le ministre peut exiger, relativement à la demande prévue à l’article 11, tout autre renseignement qu’il estime nécessaire à l’examen de la demande.

13. La demande prévue à l’article 11 est recevable seulement si :

- a) au moins une fois par semaine pendant quatre semaines consécutives, un avis d’intention de présenter une demande aux termes de cet article a été publié dans la *Gazette du Canada* et dans un journal à grand tirage au lieu ou près du lieu prévu pour le siège de la société de portefeuille bancaire;
- b) elle est présentée au ministre dans les trois mois suivant l’approbation de la proposition par les actionnaires de la banque.

14. For the purposes of paragraph 678(1)(b) of the Act, the provisions of the Act are

(a) subsections 12(3) and 25(2), section 30, subsection 34(1) as it applies to subsection 25(2), subsections 37(2), 56(1) to (3), 75(5), 228(2), 229(3) and 236(2), section 679 and subsections 686(2), 808(2) and 809(3); and

(b) subsections 34(2) and (3) and 61(2) and (3), sections 70, 215, and 225, subsections 226(1) to (5), 228(1) and 232(1) to (3), section 233, subsections 234(1) to (4), section 235, subsections 236(1), (3) and (4), 398(1) and (2), 399(1) to (4), 400(1) and (2) and 401(1) and (2), section 401.1, subsections 683(2) and (3) and 705(2) and (3), section 714, section 802 as it applies to section 215, section 805, subsections 806(1) to (5), 808(1), 813(1) to (7), 908(1) and (2), 909(1) to (4), 910(1) and (2) and 911(1) and (2), section 912 and subsections 976(2) to (5).

15. After the Minister has given effect to a proposal under section 678 of the Act, the Superintendent shall cause a notice to that effect to be published in the *Canada Gazette*.

AMENDMENT

16. Any amendment to a proposal must be submitted to the Minister for approval.

COMPLETION OF TRANSACTIONS

17. Subject to section 18, all transactions and actions referred to in section 2 in relation to a proposal shall be done within two years after the day on which the first transaction or action is completed.

EXTENSION

18. (1) The Minister may, on request, before the end of the period specified in section 17, extend that period on any terms and conditions that the Minister considers necessary.

(2) In a request for an extension, there shall be a description of why it is impracticable to complete all transactions and actions referred to in section 2 in relation to a proposal within the period referred to in section 17.

COMING INTO FORCE

19. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Canadian financial services sector has been undergoing rapid change for the better part of a decade. In 1996, the federal government created the Task Force on the Future of the Canadian Financial Services Sector to review and advise on the nature of change taking place in the sector. In 1998, the Task Force issued a report which included numerous conclusions and recommendations. These findings were carefully reviewed by committees of both the House of Commons and the Senate. These committees largely endorsed the findings of the Task Force. Based on the work of the Task Force and the parliamentary committees, the

14. Pour l'application de l'alinéa 678(1)b) de la Loi, les dispositions de la Loi sont les suivantes :

a) les paragraphes 12(3) et 25(2), l'article 30, le paragraphe 34(1) dans la mesure où il s'applique au paragraphe 25(2), les paragraphes 37(2), 56(1) à (3), 75(5), 228(2), 229(3) et 236(2), l'article 679 et les paragraphes 686(2), 808(2) et 809(3);

b) les paragraphes 34(2) et (3) et 61(2) et (3), les articles 70, 215 et 225, les paragraphes 226(1) à (5), 228(1) et 232(1) à (3), l'article 233, les paragraphes 234(1) à (4), l'article 235, les paragraphes 236(1), (3) et (4), 398(1) et (2), 399(1) à (4), 400(1) et (2) et 401(1) et (2), l'article 401.1, les paragraphes 683(2) et (3) et 705(2) et (3), l'article 714, l'article 802 dans la mesure où il s'applique à l'article 215, l'article 805, les paragraphes 806(1) à (5), 808(1), 813(1) à (7), 908(1) et (2), 909(1) à (4), 910(1) et (2) et 911(1) et (2), l'article 912 et les paragraphes 976(2) à (5).

15. Après que le ministre a mis en oeuvre la proposition conformément à l'article 678 de la Loi, le surintendant fait publier dans la *Gazette du Canada* un avis à cet effet.

MODIFICATION

16. Toute modification à la proposition est soumise au ministre pour approbation.

RÉALISATION DES OPÉRATIONS

17. Sous réserve de l'article 18, toute opération ou autre mesure visée à l'article 2 est réalisée dans les deux ans suivant la date à laquelle la première opération ou mesure a été réalisée.

PROLONGATION

18. (1) Le ministre peut, sur demande, avant la fin du délai prévu à l'article 17, prolonger le délai selon les conditions qu'il estime nécessaires.

(2) La demande de prolongation fait mention des raisons pour lesquelles les opérations ou autres mesures visées à l'article 2 ne peuvent être réalisées dans le délai prévu à l'article 17.

ENTRÉE EN VIGUEUR

19. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le secteur des services financiers canadien subit des changements constants depuis près de dix ans. En 1996, le gouvernement fédéral a créé le Groupe de travail sur l'avenir du secteur des services financiers canadien en lui confiant le mandat de se pencher sur la nature des changements en cours dans le secteur et de formuler des avis à ce sujet. En 1998, le Groupe de travail a publié un rapport qui renfermait un grand nombre de conclusions et de recommandations. Les conclusions du Groupe de travail ont reçu un large appui de la part des comités de la Chambre des communes et du Sénat qui ont fait un examen minutieux du rapport.

federal government issued a policy paper in June 1999 entitled *Reforming Canada's Financial Services Sector: A Framework for the Future*. This document served as the policy foundation for Bill C-8, *An Act to Establish the Financial Consumer Agency of Canada and to Amend Certain Acts in Relation to Financial Institutions* (FCA Act). Bill C-8 received Royal Assent on June 14, 2001.

The FCA Act provides for significant amendments to the laws governing federal financial institutions. As an integrated package, the amendments brought about by the FCA Act promote efficiency and growth in the financial services sector, foster domestic competition, empower and protect consumers of financial services, and improve the regulatory environment for financial institutions.

A key characteristic of the FCA Act is the use of regulations to provide for a more flexible regulatory framework for the financial sector. This allows the government to make modest policy adjustments to the framework in response to significant changes taking place in the global environment in which financial institutions operate. Many regulations are being proposed or modified in order to achieve this policy objective of creating a more flexible regulatory regime.

The remaining amendments bring existing regulations in line with changes made to the financial institutions statutes under the FCA Act.

This is the thirteenth package of regulations that has been brought forward to complete the policy intent of the FCA Act. The first twelve packages of regulations were published in the *Canada Gazette*, Part II, on October 24, 2001, November 21, 2001, March 13, 2002, April 10, 2002, July 31, 2002, June 19, 2002, July 31, 2002, October 9, 2002, June 18, 2003, February 26, 2003, July 2, 2003 and August 27, 2003 respectively.

This document discusses the regulatory impact of the following new regulations:

Bank Holding Company Proposal Regulations

Currently, a bank may set up a regulated non-operating holding company via a share-for-share exchange. The *Bank Act* also contains a regulatory authority to develop a second and more flexible mechanism for a bank to set up a bank holding company and to undertake a series of related restructurings.

The Regulations are key to providing this necessary flexibility. The Regulations set out the requirements for the contents of a bank's restructuring proposal, the process for shareholders' approval and the process for Minister's approval.

The Regulations allow a bank to bundle a number of transactions into a proposal and request a single ministerial approval. The proposal may include transactions that establish a holding company, set up subsidiaries of the holding company, transfer assets between subsidiaries, and bring in outside investment into non-bank subsidiaries. However, major transactions, such as a change in ultimate ownership of a bank or bank holding company,

S'inspirant des travaux du Groupe de travail et des comités parlementaires, le gouvernement fédéral a publié un document d'orientation en juin 1999 intitulé *La réforme du secteur des services financiers canadiens : Un cadre pour l'avenir*, qui a servi de fondement au projet de loi C-8, *Loi constituant l'Agence de la consommation en matière financière du Canada et modifiant certaines lois relatives aux institutions financières* (Loi sur l'ACF). Le projet de loi a reçu la sanction royale le 14 juin 2001.

La Loi sur l'ACF prévoit des modifications importantes aux lois qui régissent les institutions financières sous réglementation fédérale. Globalement, ces modifications préconisent l'efficacité et la croissance du secteur des services financiers, favorisent la concurrence au pays, protègent et accroissent le pouvoir des consommateurs de services financiers et améliorent la réglementation des institutions financières.

L'une des principales caractéristiques de la Loi sur l'ACF réside en l'utilisation de règlements afin d'assouplir le cadre de réglementation du secteur financier. Cette mesure permet au gouvernement d'apporter des ajustements de politique modestes au cadre de réglementation pour tenir compte des changements importants qui se produisent dans le contexte mondial dans lequel évoluent les institutions financières. Un grand nombre de règlements sont proposés ou modifiés pour atteindre l'objectif du gouvernement qui consiste à créer un régime de réglementation plus souple.

Le reste des modifications vise à harmoniser les règlements en vigueur avec les changements apportés à la législation des institutions financières dans le cadre de la Loi sur l'ACF.

Il s'agit de la treizième série de règlements qui seront proposés pour réaliser les objectifs visés par la Loi sur l'ACF. Les douze premiers ensembles de règlements ont été publiés dans la *Gazette du Canada* Partie II le 24 octobre 2001, le 21 novembre 2001, le 13 mars 2002, le 10 avril 2002, le 31 juillet 2002, le 19 juin 2002, le 31 juillet 2002, le 9 octobre 2002, le 18 juin 2003, le 26 février 2003, le 2 juillet 2003 et le 27 août 2003 respectivement.

Le présent document traite de l'impact des nouveaux règlements suivants sur les réglementations :

Règlement sur les propositions de sociétés de portefeuille bancaires

À l'heure actuelle, une banque peut établir une société de portefeuille inactive réglementée, par le biais d'un échange d'actions. La *Loi sur les banques* prévoit aussi le pouvoir réglementaire d'établir un autre mécanisme, plus souple, en vertu duquel une banque peut établir une société de portefeuille et entreprendre diverses restructurations connexes.

Le *Règlement sur les propositions de sociétés de portefeuille bancaires* constitue un élément fondamental de cette souplesse nécessaire. Le règlement précise les exigences concernant les éléments que doit contenir la proposition de restructuration de la banque, le processus à suivre pour obtenir l'approbation des actionnaires ainsi que le processus d'approbation par le ministre.

Le règlement permet à une banque de regrouper un certain nombre de transactions dans une même proposition soumise à l'approbation du ministre. Une telle proposition peut inclure des transactions établissant une société de portefeuille ou des filiales d'une société de portefeuille, cédant des actifs entre filiales ou prévoyant des placements de l'extérieur dans les filiales non bancaires. Cependant, toute transaction d'importance, telle qu'une

would not be part of any proposal and would need to be brought to the Minister under the normal *Bank Act* rules.

If the Minister gives effect to the proposal, no additional Ministerial approvals under the *Bank Act* would be required. Superintendent approvals and any approvals under other federal financial institutions statutes would still be necessary, but would be reviewed concurrently and administratively streamlined.

To fully understand the Regulations, they should be examined concurrently with the broader administrative and procedural requirements that would have to be followed for a restructuring proposal.

Administrative and Procedural Requirements for Restructuring Proposal

Superintendent Authorization

A bank intending to convert to a bank holding company must have a resolution passed by the board directing management to prepare a proposal for conversion. The bank must then obtain the Superintendent's authorization to distribute the proposal to the bank's shareholders. The Office of the Superintendent of Financial Institutions' (OSFI's) initial authorization to permit distribution of the proposal to shareholders does not prejudice any recommendation that the Superintendent may make to the Minister regarding the merits of the proposal or any Superintendent approvals associated with the proposal.

The primary focus of the interaction between OSFI and the bank will be to ensure that OSFI can assess the impact of the proposal on the financial position and risk profile of the bank and all other federally regulated financial institutions in the holding company group. The bank will be expected to provide OSFI with sufficient information to allow OSFI to perform this assessment. This would include:

- (a) the information required under subsection 11(2) of the Regulations;
- (b) information on asset mix, capital, income and liquidity position; and
- (c) any other information that would allow OSFI to ascertain:
 - (i) that the overall soundness of the federally regulated entities will not be threatened,
 - (ii) that the bank holding company will be able to provide adequate financial support to its regulated financial institution subsidiaries, and
 - (iii) the soundness and feasibility of the business strategy.

The bank should also raise at this time any policy issues or other salient matters relating to the proposal.

Amendments

Every proposal must indicate that any material amendment to the proposal will require shareholders' approval.

modification de la propriété ultime d'une banque ou d'une société de portefeuille bancaire, ne peut figurer dans la proposition mentionnée et doit être soumise au ministre suivant les règles habituelles prévues dans la *Loi sur les banques*.

Lorsque le ministre met en oeuvre la proposition, aucune autre approbation ministérielle n'est nécessaire en vertu de la *Loi sur les banques*. Les approbations du surintendant, de même que toute autre approbation prévue dans une loi fédérale régissant les institutions financières, seraient néanmoins requises mais pourraient être étudiées en même temps que la proposition, rationalisant ainsi le processus administratif.

Pour bien comprendre la portée du règlement, il convient d'étudier celui-ci en tenant compte du contexte plus vaste des exigences administratives et des formalités devant être respectées dans le cas d'une proposition de restructuration.

Processus applicable à une proposition de restructuration

Autorisation du surintendant

La banque qui a l'intention de se convertir en société de portefeuille bancaire doit faire adopter une résolution par son conseil d'administration demandant aux dirigeants de la banque d'établir une proposition de conversion. La banque doit par la suite obtenir l'autorisation du surintendant d'envoyer la proposition aux actionnaires. Cette autorisation initiale du BSIF de présenter la proposition aux actionnaires ne saurait préjuger de toute recommandation que le surintendant pourrait formuler au ministre concernant le mérite de la proposition ou encore de toute approbation du surintendant se rapportant à la proposition.

Le principal objet des échanges entre le Bureau du surintendant des institutions financières (BSIF) et la banque sera d'assurer que le BSIF puisse évaluer l'impact de la proposition sur la position financière et le profil de risque de la banque et des autres institutions financières réglementées comprises dans le groupe de la société de portefeuille. On s'attend que la banque fournisse au BSIF suffisamment d'information pour lui permettre d'effectuer l'évaluation mentionnée. Ces renseignements devraient notamment comprendre :

- a) les renseignements indiqués au paragraphe 11(2) du règlement;
- b) des renseignements au sujet de la composition de l'actif, du capital, des revenus et des liquidités;
- c) tout autre renseignement qui permettrait au BSIF d'établir :
 - (i) que la santé financière globale des entités sous réglementation fédérale ne sera pas menacée,
 - (ii) que la société de portefeuille bancaire sera en mesure de fournir un soutien financier adéquat aux filiales de l'institution financière réglementée,
 - (iii) le bien-fondé et la faisabilité de la stratégie commerciale.

La banque devrait aussi renseigner le BSIF à ce moment sur toute question stratégique ou autre question d'intérêt se rapportant à la proposition.

Modifications

La proposition doit indiquer que toute modification substantielle de celle-ci requerra l'approbation des actionnaires.

If an amendment is brought forward that has a material effect on the proposal, then the materially amended proposal must follow the same process as a new proposal.

Timing

The Minister will require that the first transaction or other action in the proposal begin within six months of the Minister's approval.

Shareholders' Voting on Fundamental Changes

Where an entity is undertaking a fundamental change (e.g. continuance) governed by the *Bank Act*, the shareholders of the entity are entitled under the *Bank Act* to vote on that fundamental change.

If a proposal contains such a fundamental change, then the Minister will require that the shareholders of the affected entity approve the fundamental change. However, if the bank making the proposal wholly owns the affected entity, no separate vote will be required under the *Bank Act*.

Alternatives

The enclosed Regulations are required in order to bring the policy intent underlying the FCA Act into effect. They are required to round out the implementation of the new policy framework, as outlined in the description. As such, no alternatives to the Regulations were considered.

Benefits and Costs

The enclosed Regulations are integral to the overall policy objectives of the FCA Act. As such, their cost-benefit justification cannot be separated from the overall costs and benefits of the legislative package itself.

The FCA Act provides an improved regulatory structure that balances the competing interests of stakeholders. While individual legislative measures may impose some burden on a particular stakeholder group, there are overall net benefits for all stakeholders. For example,

- Consumers benefit from strengthened consumer protection measures, a more transparent complaints handling process, and the advantages brought about by increased competition.
- Financial institutions may face modestly increased regulation through enhanced regulatory rules and a strengthened consumer protection regime. However, they benefit from greater organizational flexibility and broader powers. The creation of the Financial Consumer Agency of Canada (FCAC) is expected to have an annual budget of about \$7 million, the cost of which will be passed on to financial institutions in the form of allocated assessment.
- The OSFI may face moderately increased regulatory challenges as a result of provisions intended to encourage new entrants, but the potential cost is offset by improved prudential regulatory powers and increased competition. The exact cost implications for OSFI of the legislative package are not easily calculable. The transfer of responsibility for administering the consumer provisions of the financial institutions legislation to the FCAC will reduce OSFI's costs. The relaxed new entrant requirements may increase OSFI's workload and costs, some of which will be borne by the new entrants. However, the streamlined approval process will reduce the cost of regulation and cost burden directly borne by financial institutions. In

Lorsqu'une modification ayant un effet important sur la proposition est présentée, la proposition ainsi modifiée doit suivre le même processus qu'une nouvelle proposition.

Échéancier

Le ministre exigera que la première transaction ou autre action visée par la proposition soit entreprise dans un délai de six mois de l'approbation ministérielle.

Vote des actionnaires au sujet de changements fondamentaux

Lorsqu'une entité envisage un changement fondamental (par ex., prorogation) régi par la *Loi sur les banques*, les actionnaires de l'entité ont le droit, en vertu de la *Loi sur les banques*, de voter sur un tel changement.

Si une proposition contient un changement fondamental, alors le ministre demandera que celui-ci soit approuvé par les actionnaires de l'entité concernée, sauf si la banque présentant la proposition détient en propriété exclusive l'entité concernée, auquel cas aucun vote distinct n'est requis en vertu de la *Loi sur les banques*.

Solutions envisagées

Il est nécessaire d'adopter les règlements ci-joints pour que les intentions de la politique soutenant la Loi sur l'ACF prennent effet. Ils serviront à mener à bien la mise en oeuvre du nouveau cadre de réglementation, conformément à ce qui est dit dans la description. À ce titre, aucune autre solution que les règlements n'a été envisagée.

Avantages et coûts

Les règlements ci-joints font partie intégrante des objectifs généraux de la Loi sur l'ACF. À ce titre, on ne peut pas séparer la justification de ses coûts et avantages de celle de l'ensemble des coûts et avantages de la Loi elle-même.

La Loi sur l'ACF fournit un cadre de réglementation amélioré qui tient compte des intérêts différents des intervenants. Il est possible que certaines mesures législatives individuelles imposent un fardeau à un groupe d'intervenants donné, mais dans l'ensemble tous les intervenants en tireront parti. Par exemple,

- Les consommateurs profiteront de mesures de protection renforcées, d'un processus de traitement des réclamations plus transparent et des avantages issus d'une concurrence accrue.
- Il est possible que les institutions financières soient soumises à une réglementation un peu plus importante à la suite de l'amélioration du cadre de réglementation et du renforcement des mesures de protection des consommateurs, mais en revanche elles bénéficient d'une plus grande souplesse organisationnelle et de pouvoirs plus étendus. L'Agence de la consommation en matière financière du Canada (ACFC), à savoir le nouvel organisme qui sera créé, est censée disposer d'un budget annuel d'environ 7 millions de dollars. Ce coût sera transmis aux institutions financières sous la forme d'une cotisation individuelle.
- Il est possible que le BSIF soit confronté à davantage de défis sur le plan de la réglementation à cause des dispositions qui visent à encourager l'arrivée de nouveaux participants, mais le coût supplémentaire qui pourrait en découler est compensé par l'amélioration des pouvoirs de réglementation prudentielle et par l'augmentation de la concurrence. Il est difficile de calculer les coûts exacts de l'ensemble de la législation pour le BSIF. Le transfert à l'ACFC de la responsabilité de l'administration des dispositions de la législation des institutions

all, it is expected that OSFI's cost of regulation will not increase substantially.

Each of the Regulations included in this and subsequent packages is intended to implement a specific aspect of the overall policy structure introduced by the FCA Act. The Regulations may either be beneficial, cost/benefit neutral, or impose a burden on one or more relevant stakeholder groups. Since the weighing of costs and benefits has been done at the legislative level, the Regulations must be examined in light of their contribution to the balance of the overall policy framework that was approved in the FCA Act.

While most Regulations merely round out the policy intention of a provision in the legislation, in a few cases the scope of the burden borne by a stakeholder group is at least partially determined by the Regulations. In respect of the *Bank Holding Company Proposal Regulations*, the purpose of the Regulations is to create a more streamlined process for financial institutions to create a bank holding company, which should result in lower costs of the reorganization.

Consultation

The FCA Act and its related Regulations are part of a policy development process dating back to 1996. At every stage of the process, stakeholders have been consulted. More recently, working drafts of the enclosed Regulation were shared with stakeholders from the banking and insurance industry.

Due to extensive consultations prior to pre-publication, the Department of Finance received no comments on this package of Regulations following pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I, on May 1, 2004.

Compliance and Enforcement

The OSFI will be responsible for ensuring compliance with prudential aspects of the Regulations. The FCAC will be responsible for ensuring compliance with consumer-related Regulations.

Contact

Gerry Salembier
 Director
 Financial Institutions Division
 Financial Sector Policy Branch
 Department of Finance
 L'Esplanade Laurier, 15th Floor, East Tower
 140 O'Connor Street
 Ottawa, Ontario
 K1A 0G5
 Telephone: (613) 992-1631
 FAX: (613) 943-1334

financières ayant trait aux consommateurs réduira les coûts assumés par le BSIF. L'assouplissement des critères d'admissibilité pour les nouveaux participants pourrait contribuer à accroître la charge de travail et les coûts du BSIF (une partie des coûts sera assumée par les nouveaux participants). Toutefois, la rationalisation du processus d'approbation réduira le coût de la réglementation et le fardeau des coûts assumés directement par les institutions financières. Dans l'ensemble, on ne prévoit pas d'augmentation considérable des coûts de réglementation assumés par le BSIF.

Chacun des règlements inclus dans la présente série et dans les séries suivantes vise à mettre en oeuvre un aspect précis du cadre de réglementation global instauré par la Loi sur l'ACF. Les règlements peuvent être avantageux, ou peuvent n'avoir aucun effet sur le plan des coûts et avantages, ou peuvent imposer un fardeau à un ou plusieurs groupes d'intervenants pertinents. Puisque l'évaluation des coûts et avantages a été effectuée au niveau législatif, il faut examiner les règlements à la lumière de leur contribution à l'équilibre du cadre de réglementation global qui a été approuvé dans la Loi sur l'ACF.

Bien que la plupart des règlements visent simplement à préciser l'orientation d'une disposition de la Loi, dans quelques cas, l'étendue du fardeau qui échoit à un groupe d'intervenants est déterminée au moins en partie par les règlements. En ce qui concerne le *Règlement sur les propositions de sociétés de portefeuille bancaires*, le but du règlement est de rationaliser le processus de réglementation pour les institutions financières qui désirent adopter une structure de société de portefeuille bancaire, ce qui devrait réduire les frais associés à cette réorganisation.

Consultation

La Loi sur l'ACF et les règlements pris en application de la Loi font partie d'un processus d'élaboration de politiques qui remonte à 1996. Les intervenants concernés ont été consultés à toutes les étapes du processus. Plus récemment, des ébauches du règlement ci-joint ont été portées à l'attention des participants de l'industrie bancaire et des assurances.

Grâce aux importantes consultations qui ont précédé la publication préalable, le ministère des Finances n'a reçu aucun commentaires sur cet ensemble de règlements suite à la prépublication dans la *Gazette du Canada* Partie I le 1^{er} mai 2004.

Respect et exécution

Le BSIF veillera à l'observation des aspects prudentiels des règlements. L'ACFC assurera l'observation des règlements relatifs aux consommateurs.

Personne-ressource

Gerry Salembier
 Directeur
 Division des institutions financières
 Direction de la politique du secteur financier
 Ministère des Finances
 L'Esplanade Laurier, 15^e Étage, Tour Est
 140, rue O'Connor
 Ottawa (Ontario)
 K1A 0G5
 Téléphone : (613) 992-1631
 TÉLÉCOPIEUR : (613) 943-1334

Registration
SOR/2004-200 23 September, 2004

CANADA STRATEGIC INFRASTRUCTURE FUND ACT

Regulations Amending the Regulations Prescribing Capital Assets for the Purpose of the Definition “Strategic Infrastructure” in the Canada Strategic Infrastructure Fund Act

P.C. 2004-1023 23 September, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment, pursuant to paragraphs 5(a) and (b) of the *Canada Strategic Infrastructure Fund Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Regulations Prescribing Capital Assets for the Purpose of the Definition “Strategic Infrastructure” in the Canada Strategic Infrastructure Fund Act*.

REGULATIONS AMENDING THE REGULATIONS PRESCRIBING CAPITAL ASSETS FOR THE PURPOSE OF THE DEFINITION “STRATEGIC INFRASTRUCTURE” IN THE CANADA STRATEGIC INFRASTRUCTURE FUND ACT

AMENDMENTS

1. The title of the *Regulations Prescribing Capital Assets for the Purpose of the Definition “Strategic Infrastructure” in the Canada Strategic Infrastructure Fund Act*¹ is replaced by the following:

REGULATIONS FOR THE PURPOSES OF THE CANADA STRATEGIC INFRASTRUCTURE FUND ACT

2. Section 1 of the Regulations is replaced by the following:

1. The following are prescribed as other fixed capital assets for the purpose of paragraph (f) of the definition “strategic infrastructure” in section 2 of the *Canada Strategic Infrastructure Fund Act*:

- (a) advanced telecommunications and high-speed broadband infrastructure; and
- (b) all infrastructure situated in Yukon, the Northwest Territories and Nunavut not otherwise prescribed in paragraph (a) of this subsection or set out in any of paragraphs (a) to (e) of that definition.

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

Enregistrement
DORS/2004-200 23 septembre 2004

LOI SUR LE FONDS CANADIEN SUR L'INFRASTRUCTURE STRATÉGIQUE

Règlement modifiant le Règlement prévoyant des actifs immobilisés pour l'application de la définition de « infrastructure stratégique » de la Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique

C.P. 2004-1023 23 septembre 2004

Sur recommandation du ministre de l'Environnement et en vertu des alinéas 5a) et b) de la *Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement prévoyant des actifs immobilisés pour l'application de la définition de « infrastructure stratégique » de la Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique*, ci après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT PRÉVOYANT DES ACTIFS IMMOBILISÉS POUR L'APPLICATION DE LA DÉFINITION DE « INFRASTRUCTURE STRATÉGIQUE » DE LA LOI SUR LE FONDS CANADIEN SUR L'INFRASTRUCTURE STRATÉGIQUE

MODIFICATIONS

1. Le titre du Règlement prévoyant des actifs immobilisés pour l'application de la définition de « infrastructure stratégique » de la Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique¹ est remplacé par ce qui suit :

RÈGLEMENT D'APPLICATION DE LA LOI SUR LE FONDS CANADIEN SUR L'INFRASTRUCTURE STRATÉGIQUE

2. L'article 1 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

1. Pour l'application de l'alinéa f) de la définition de « infrastructure stratégique », à l'article 2 de la *Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique*, sont prévus comme autres actifs immobilisés :

- a) l'infrastructure à large bande et à haute vitesse et les télécommunications de pointe;
- b) toute infrastructure située dans le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut qui n'est pas par ailleurs prévue à l'alinéa a) du présent paragraphe ou à l'un des alinéas a) à e) de la définition en cause.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

^a S.C. 2002, c. 9, s. 47

¹ SOR/2003-51

^a L.C. 2002, ch. 9, art. 47

¹ DORS/2003-51

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Description**

The Minister responsible for Infrastructure is recommending that the additional category of northern infrastructure be added to the definition of “strategic infrastructure” as per the *Canada Strategic Infrastructure Fund Act*.

In Budget 2001, the Government of Canada announced the \$2B Canada Strategic Infrastructure Fund (CSIF), intended to fund large-scale strategic infrastructure investments across Canada. The *Canada Strategic Infrastructure Fund Act* defines “strategic infrastructure” as:

- highway or rail;
- local transportation;
- tourism or urban development; and
- water or sewage treatment.

In Budget 2003, the government reaffirmed its commitment to CSIF by providing an additional \$2B to the fund, and has committed to adding Northern Infrastructure as a category of investment to the *Canada Strategic Infrastructure Fund Act*.

The definition of “strategic infrastructure” will be used to define program parameters such as eligible projects. The Act allows for the addition of other categories under the definition by way of regulation. This process has been undertaken once before in January 2003, for the purposes of adding “advanced telecommunications and high-speed broadband” as a category.

Canada’s North, defined here as the three territories, is a unique environment in which residents — represented by a high proportion of Aboriginal people — face social, economic, political and geographical conditions distinct from the rest of Canada. Significant economic opportunities exist including resource exploration and development, and there is a young and expanding population. The current state of infrastructure, however, is restricting the territories’ ability to capitalize on these advantages.

Specific obstacles, such as remote and sparsely populated communities, climate (e.g., shortened construction cycle; permafrost) and high costs relative to the South have created an “infrastructure dearth” in key areas, including transportation, tourism and housing. As such, it has become increasingly difficult for territorial governments to act upon opportunities for economic expansion, and to serve the needs of the significant Aboriginal population in an equitable and sustainable manner.

The Government of Canada is committed to a renewed emphasis on addressing Aboriginal issues in order to improve the quality of life of Aboriginal people. As such, the Government of Canada wishes to broaden the types of infrastructure investments possible in order to recognize the unique infrastructure challenges facing Canadians living in the three territories.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)***Description**

Le ministre responsable de l'Infrastructure recommande qu'on ajoute à la définition du terme « infrastructure stratégique » de la *Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique* une catégorie supplémentaire relative à l'infrastructure du Nord.

Dans le budget de 2001, le gouvernement du Canada annonce la création du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (FCIS), fonds de 2 milliards de dollars visant à financer d'importants projets d'infrastructure stratégique partout au Canada. La *Loi sur le fonds canadien sur l'infrastructure stratégique* considère les installations suivantes comme des « infrastructures stratégiques » :

- infrastructure routière ou ferroviaire;
- infrastructure de transport local;
- infrastructure de tourisme ou de développement urbain;
- infrastructure d'épuration de l'eau ou de traitement des eaux usées.

Dans le budget de 2003, le gouvernement réaffirme son engagement envers le FCIS en lui octroyant 2 milliards de dollars de plus, et s'engage à enchâsser dans la *Loi sur le fonds canadien sur l'infrastructure stratégique* une nouvelle catégorie d'investissement liée à l'infrastructure du Nord.

La définition du terme « infrastructure stratégique » sera utilisée pour définir les paramètres des programmes, comme les critères d'admissibilité des projets. La Loi permet d'ajouter, par règlement, des catégories supplémentaires à la définition. Une telle démarche a déjà été entreprise en janvier 2003, en vue d'ajouter la catégorie de « l'infrastructure à large bande et à haute vitesse et les télécommunications de pointe ».

Le Nord canadien, c'est-à-dire, dans le cas qui nous occupe, les trois territoires, est un environnement unique dont les résidents — constitués d'une proportion élevée d'Autochtones — doivent composer avec des conditions sociales, économiques, politiques et géographiques distinctes de celles qu'on trouve dans les autres régions du Canada. Il offre des débouchés économiques considérables, y compris la prospection et la mise en valeur des ressources, et l'on y trouve une population jeune et croissante. Par contre, l'état actuel de l'infrastructure mine la capacité des territoires de mettre à profit tous leurs atouts.

Certains obstacles spécifiques, comme l'éloignement et la faible densité des collectivités, le climat (p. ex., cycle de construction plus court; pergélisol), et le niveau élevé des coûts par rapport au Sud, ont occasionné une « pénurie d'infrastructures » dans certains secteurs clés, notamment ceux du transport, du tourisme et du logement. Par conséquent, les gouvernements territoriaux éprouvent de plus en plus de difficultés à tirer avantage des occasions d'expansion économique et de répondre, de façon équitable et durable, aux besoins de l'imposante population autochtone.

Le gouvernement du Canada est déterminé à continuer de s'attacher aux enjeux touchant les Autochtones en vue d'améliorer la qualité de vie des peuples autochtones. À cette fin, le gouvernement du Canada souhaite élargir la définition des types d'investissement d'infrastructure possibles en vue de reconnaître les défis particuliers auxquels sont confrontés les Canadiens vivant dans les trois territoires au chapitre de l'infrastructure et d'en tenir compte.

The current Act does not allow for investment in areas that the Government has an expressed interest in supporting in the North, such as social housing. This, combined with the Government's desire to address Aboriginals' quality of life and the aforementioned infrastructure obstacles faced in the territories, has created a situation where the Government requires a higher degree of flexibility when carrying out infrastructure investments in the North as opposed to the ten provinces.

Including northern infrastructure in the definition of "strategic infrastructure" will increase the number of tools the federal government has at its disposal to meet its goals in the three territories. However, it should be noted that the CSIF is only one of many possible tools or options for achieving this goal, and it should not be considered the only solution.

Alternatives

It can be argued that every region in Canada is distinct and that this delineates consideration of specific needs, however, the economic, demographic, political and geographical landscape of the North is so radically different from the rest of Canada that the gap between it and other regions is far greater than differences between other jurisdictions. As such, investment categories contained under the current Act do not allow for the flexibility required to address these particular needs.

Beyond adding a new regulation under the current CSIF Act, options that could deliver the funding flexibility required are: a transfer of fiscal framework funds earmarked for CSIF to a department with existing authorities; the creation of another delivery mechanism, such as a Regional Development Agency (RDA), to fund infrastructure in the North; and/or market incentives.

A transfer to another federal department with existing authorities, although possible, is not a feasible option. The CSIF was established to be a centralized infrastructure fund with the authority to fund several types of infrastructure including, most recently, Northern Infrastructure according to Cabinet direction. A transfer to another department could be an option for a one-time project, however in this case as there may be many projects funded within this category a more regularized process is needed. In addition, there could be cases where other departments would not have the authority or similar terms and conditions to fund such projects.

Territorial governments, most recently Nunavut, have discussed the creation of a separate RDA. The federal government reviewed this alternative in the recent past and funding was not made available to pursue this option. Adding a new regulation to the Act will enable the government to respond to pressing infrastructure needs in the short-term as it would be using an existing vehicle instead of creating a new organization. Lastly, the creation of an RDA does not guarantee the ability to fund a broad-range of infrastructure needs, and does not necessarily ensure adequate, long-term sustainable funding for infrastructure as the focus of an RDA would likely be on economic development.

The federal role and direct drawdown on public funds could be reduced with greater private sector involvement in the life cycle of projects, i.e., from conception to delivery of services. Federal

Dans sa forme actuelle, la Loi ne permet pas au gouvernement d'investir dans des secteurs qu'il se dit intéressé à soutenir dans le Nord, comme le logement social. Compte tenu de cette situation et du désir du gouvernement de se pencher sur la qualité de vie des Autochtones et sur les obstacles susmentionnés à l'égard des infrastructures dans les territoires, le gouvernement doit jouir d'une plus grande souplesse pour investir dans les infrastructures du Nord que dans celles des dix provinces.

Le fait d'enchâsser l'infrastructure du Nord dans la définition du terme « infrastructure stratégique » accroîtra le nombre d'outils dont dispose le gouvernement fédéral pour atteindre ses buts dans les trois territoires. Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que le FCIS n'est qu'un des multiples outils ou options auxquels on peut recourir pour atteindre ce but, et qu'il ne doit pas être considéré comme la seule solution.

Solutions envisagées

On pourrait faire valoir que chaque région du Canada est distincte et que cela exige qu'on tienne compte des besoins particuliers de chacune, mais le paysage économique, démographique, politique et géographique du Nord est si différent de celui du reste du Canada que l'écart entre le Nord et les autres régions est beaucoup plus marqué que celui qui sépare les autres régions. Or, les catégories d'investissement prévues dans la Loi actuelle n'offrent pas toute la souplesse nécessaire pour répondre à ces besoins particuliers.

Outre l'adoption d'un nouveau règlement sous le régime de la Loi sur le FCIS actuelle, les options suivantes pourraient procurer la souplesse de financement nécessaire : le transfert, à un ministère compétent, des fonds du cadre financier réservé au FCIS, la création d'un autre mécanisme d'exécution, comme un organisme de développement régional (ODR), pour financer l'infrastructure du Nord; ou l'adoption de mesures d'encouragement du marché.

Même s'il est possible, le transfert de fonds vers un autre ministère fédéral compétent n'est pas souhaitable. Le FCIS a été établi à titre d'infrastructure centralisée habilitée à financer plusieurs types de projets d'infrastructure, y compris, depuis tout récemment, les projets touchant l'infrastructure, conformément aux directives du Cabinet. Un transfert de fonds vers un autre ministère pourrait être envisagé dans le cadre d'un projet ponctuel, mais, dans le cas qui nous occupe, puisque de nombreux projets financés s'inscriraient dans cette catégorie, une démarche plus officielle s'impose. De plus, on pourrait se retrouver dans des situations où les autres ministères ne posséderaient pas les pouvoirs ou le mandat nécessaires pour financer de tels projets.

Les gouvernements territoriaux, et plus récemment celui du Nunavut, ont envisagé la possibilité de créer un ODR distinct. Le gouvernement fédéral a récemment examiné la possibilité d'un ODR distinct, et n'a pas consenti de fonds pour la réalisation de cette option. Un ajout par règlement à la Loi permettra au gouvernement de réagir rapidement à des besoins pressants en matière d'infrastructure, car il utiliserait un mécanisme existant au lieu de créer un nouvel organisme. Enfin, la création d'un ODR ne garantit pas la capacité de financer un large éventail de projets d'infrastructure, et elle ne permet pas nécessairement d'assurer un financement durable et adéquat à long terme pour l'infrastructure, car un ODR s'attacherait probablement davantage au développement économique.

Le rôle fédéral et le prélèvement direct de fonds publics pourraient être réduits grâce à une participation accrue du secteur privé dans le cadre du cycle de vie des projets, c'est-à-dire de la

investment would still be required, but involvement and expenditures would decrease as the shift from contribution agreements to delivery of market-based incentives took place.

This type of public-private partnership depends in large part on the ability of the private sector to recapture profits through user fees. To the extent possible, private sector involvement will be sought, however, the higher cost of doing business in the North and small population means that significant user fees would be required to recoup costs. Given the relative stages of economic development in the territories, the absence of a competitive marketplace in many areas (e.g., housing), and low average household income, requiring Northern governments and residents to pay large user fees is not a practical option at this time.

Benefits and Costs

Benefits

The most direct benefit of this Regulation will be the additional flexibility of possible federal support for infrastructure development in the North. This Regulation will not prescribe industry and/or territorial actions or undertakings with respect to infrastructure investments, nor will it necessarily provide additional money for northern infrastructure. It does, however, give the federal government the flexibility to fund types of infrastructure that may be specifically needed in the North, thereby ensuring that Northern Canada's most pressing infrastructure needs are met, as opposed to supporting initiatives that are better suited to Southern Canada.

If, as a result of this Regulation, there is an increase in the variety of infrastructure investments undertaken in Northern Canada, the direct and indirect benefits could include:

- Increased economic development that will benefit the North and national economy; existing and proposed resource development in the Northwest Territories over the next 20 years is forecasted to contribute \$30 billion to national GDP, and \$5 billion in national tax revenue¹.
- Decreased territorial dependence on the federal government; potentially lower territorial formula financing payments.
- Improved social conditions and cohesion: better health and educational outcomes; lower rates of abuse and crime; increased preservation of language and culture.
- As a result of improved economic and social conditions, a more substantial and sustainable tax base would be created, and youth retention would improve.

¹ NWT Business Coalition, November 2002

conception jusqu'à la prestation de services. L'investissement fédéral serait toujours de mise, mais la participation et les dépenses baisseraient lorsqu'on passerait de l'exécution d'ententes de contribution à l'adoption de mesures d'encouragement du marché.

Ce type de partenariat entre les secteurs public et privé tiendrait largement à la capacité du secteur privé de rentabiliser ses projets en imposant des droits d'utilisation. On tentera, dans la mesure du possible, de faire participer le secteur privé, mais le coût élevé des affaires et la modeste population dans le Nord signifient qu'il faudrait couvrir des coûts moyens de droits d'utilisation considérables. Compte tenu du niveau relativement faible de développement économique dans les territoires, de l'absence d'un marché concurrentiel dans de nombreux secteurs (comme le logement), et de la faiblesse du revenu moyen des ménages, la possibilité d'imposer des droits d'utilisation importants aux gouvernements et aux résidents du Nord n'est pas une solution applicable pour l'instant.

Avantages et coûts

Avantages

Le principal avantage direct de ce règlement sera l'assouplissement du soutien fédéral en ce qui concerne le développement de l'infrastructure du Nord. Ce règlement ne s'assortira d'aucune disposition relative aux mesures ou actions que devraient entreprendre l'industrie et (ou) les territoires en ce qui concerne l'investissement dans l'infrastructure, et il ne prévoira pas nécessairement des sommes supplémentaires pour l'infrastructure du Nord. Par contre, il procurera au gouvernement fédéral la souplesse dont il a besoin pour financer certains types d'infrastructures dont le Nord aurait particulièrement besoin, de façon à répondre aux besoins les plus pressants du Nord canadien en matière d'infrastructure, au lieu d'y appliquer des initiatives qui sont davantage adaptées aux besoins du Sud du Canada.

L'accroissement de la diversité des investissements d'infrastructure effectués dans le Nord canadien pourrait occasionner les avantages directs et indirects suivants :

- L'accroissement du développement économique aura des retombées sur l'économie du Nord et l'économie nationale; les projets existants et proposés de mise en valeur des ressources des Territoires du Nord-Ouest au cours des 20 prochaines années devraient fournir une contribution de 30 milliards de dollars au PIB, et de 5 milliards de dollars en recettes fiscales nationales¹.
- Baisse de la dépendance territoriale à l'égard du gouvernement fédéral; possibilité de réduction des paiements territoriaux à l'égard du financement préétabli.
- Amélioration de la cohésion et des conditions sociales, ainsi que des résultats en matière de santé et d'éducation; baisse de la violence et de la criminalité; protection accrue de la langue et de la culture.
- L'amélioration des conditions économiques et sociales permettrait d'assurer l'accroissement et la durabilité de l'assiette fiscale et inciterait davantage les jeunes à rester dans la région.

¹ NWT Business Coalition, novembre 2002

Costs

The implementation of this Regulation does not mandate any specific costs or require additional resources for the federal government, territorial governments, or industry. This Regulation will simply broaden the scope of the Canada Strategic Infrastructure Fund.

Environmental Impact

In accordance with the Cabinet Directive on Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals (the Directive), a scan of the potential environmental impacts of the direct and indirect outcomes of this amendment has been conducted. The scan did not reveal important environmental impacts or a high level of uncertainty or risk. For this reason, a more detailed strategic environmental assessment is not required.

The direct outcome of the addition of northern infrastructure as an investment category under the Act will be to expand the range of types of infrastructure projects that can be funded in Canada's three territories. The indirect outcomes cannot be known at this time as this is an enabling amendment and projects funded cannot be determined *a priori*. Regardless of the type of project, all infrastructure projects undergo environmental assessments in accordance with applicable federal, provincial and territorial legislation. Assessments are completed as required, in accordance with the terms and conditions of individual agreements. Treasury Board Ministers will formally approve specifics on agreements and environmental assessments when the contribution program's terms and conditions are considered.

Regulatory Burden

No regulatory burden will be created as a result of this Regulation, as it is fundamentally a technical change.

Consultation

The Government of Canada has consulted with territorial governments, municipalities and private sector organizations on Northern infrastructure needs in an ongoing manner, through recurring policy and program operations, Deputy Minister-level discussions, and specific consultation exercises. Examples of targeted consultations include:

- Ottawa session on Economic Development in Nunavut, January 20, 2003;
- A "Northern Information Day" (Ottawa, January 27, 2003) to discuss transportation infrastructure issues in the North;
- "Sivummut II", an economic development strategy conference, Rankin Inlet, March 20-23, 2003.

Territorial governments, municipalities and Northern private sector organizations have actively engaged the federal government on infrastructure needs and issues:

- November 4-7, 2002: Northwest Territories Business Coalition led a self-described "Ottawa Mission", to raise awareness of resource potential and the importance of infrastructure investment in economic development.

Coûts

L'adoption de ce règlement ne suppose aucun coût spécifique et aucune ressource supplémentaire pour le gouvernement fédéral, les gouvernements territoriaux, ou l'industrie. Ce règlement vise uniquement à élargir la portée du Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique.

Impact environnemental

Conformément à la Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes (la directive), on a procédé à l'étude des impacts environnementaux des résultats directs et indirects de cette modification de la Loi. L'évaluation n'a fait ressortir aucun impact environnemental important, et ne dénote pas un niveau élevé d'incertitude ou de risque. Il n'est donc pas indiqué de procéder à une évaluation environnementale stratégique poussée.

L'ajout de l'infrastructure du Nord à titre de catégorie d'investissement prévue dans la Loi aura comme résultat direct d'élargir l'éventail de types de projets d'infrastructure qu'on pourra financer dans les trois territoires du Canada. On ne peut cerner les résultats indirects pour l'instant, car il s'agit d'une modification habilitante, et on ne peut prévoir la nature des projets qui seront financés. Quel que soit le type de projet, tous les projets d'infrastructure font l'objet d'une évaluation environnementale, conformément aux lois fédérales, provinciales et territoriales applicables. Les évaluations sont effectuées conformément aux modalités de chaque entente. Les ministres responsables du Conseil du Trésor approuveront officiellement les détails relatifs aux ententes et aux évaluations environnementales lorsque les modalités du programme de contribution seront envisagées.

Fardeau réglementaire

L'adoption de ce règlement n'alourdira aucunement le fardeau réglementaire, car il s'agit essentiellement d'une modification technique.

Consultations

Le gouvernement du Canada consulte constamment les gouvernements territoriaux, les municipalités et les organismes du secteur privé à l'égard de l'infrastructure du Nord, dans le cadre d'activités périodiques relatives aux politiques et aux programmes, de discussions à l'échelon ministériel, et d'exercices de consultation. Voici quelques exemples de consultations ciblées :

- séance sur le développement économique du Nunavut, tenue à Ottawa, le 20 janvier 2003;
- journée d'information sur le Nord (Ottawa, le 27 janvier 2003) pour discuter des enjeux liés à l'infrastructure de transport du Nord;
- « Sivummut II », conférence relative à la stratégie de développement économique, tenue à Rankin Inlet, du 20 au 23 mars 2003.

Les gouvernements territoriaux, les municipalités et les organismes du secteur privé du Nord ont mené activement des démarches auprès du gouvernement fédéral en ce qui concerne les besoins et les enjeux liés à l'infrastructure :

- du 4 au 7 novembre 2002 : la Northwest Territories Business Coalition a dirigé une mission à Ottawa en vue de sensibiliser le gouvernement au potentiel de mise en valeur des ressources et à l'importance de l'investissement dans les infrastructures pour favoriser le développement économique.

Since October 2001, the Nunavut Association of Municipalities has appeared before the House of Commons Standing Committee on Finance three times. Each time, the message has been the same: pressures in economic development, youth unemployment, education and health care status, crime prevention and housing must be targeted through strategic infrastructure investments that are able to address how these issues “play out” in the North versus the rest of Canada.

Compliance and Enforcement

Compliance and enforcement measures are not applicable for this Regulation. The purpose of this Regulation is to add a category to the definition of “strategic infrastructure” for the purposes of the *Canada Strategic Infrastructure Fund Act*. Increasing the scope of the eligible activities under this Act is not a prescriptive measure; the Regulation serves only to increase the number of activities that could potentially be funded by the CSIF, as a contribution program under the authority of the Minister responsible for Infrastructure.

Contact

Guy Bujold
Assistant Deputy Minister
Infrastructure Canada
90 Sparks Street, 6th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0H5
Telephone: (613) 948-2940
FAX: (613) 948-6062
E-mail: Bujold.Guy@infrastructure.gc.ca

Depuis octobre 2001, la Nunavut Association of Municipalities a témoigné devant le Comité permanent des finances de la Chambre des communes à trois reprises. Chaque fois, son message était le même : il faut investir dans des infrastructures stratégiques qui permettront de résoudre les problèmes liés au développement économique, au chômage chez les jeunes, à l'éducation, aux soins de santé, à la prévention du crime et au logement, de façon à réduire l'écart entre le Nord et le reste du Canada.

Respect et exécution

Ce règlement n'exige aucune mesure de conformité et d'exécution. Le règlement a pour but d'ajouter une catégorie à la définition du terme « infrastructure stratégique » dans la *Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique*. L'élargissement de la portée des activités admissibles sous le régime de cette Loi n'est pas une mesure normative; il vise uniquement à accroître le nombre d'activités qui pourrait être financées par l'entremise du FCIS, à titre de programme de contributions relevant du ministre responsable de l'Infrastructure.

Personne-ressource

Guy Bujold
Sous-ministre adjoint
Infrastructure Canada
90, rue Sparks, 6^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0H5
Téléphone : (613) 948-2940
TÉLÉCOPIEUR : (613) 948-6062
Courriel : Bujold.Guy@infrastructure.gc.ca

Registration
SOR/2004-201 23 September, 2004

CANADA TRANSPORTATION ACT

Regulations Amending the Railway Interswitching Regulations

The Canadian Transportation Agency, pursuant to paragraph 128(1)(b) of the *Canada Transportation Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Railway Interswitching Regulations*.

Gatineau, September 16, 2004

P.C. 2004-1025 23 September, 2004

Whereas, pursuant to subsection 128(1) of the *Canada Transportation Act*^a, the Canadian Transportation Agency may make regulations prescribing, *inter alia*, the rate per car to be charged for interswitching traffic, and establishing distance zones for that purpose;

Whereas, pursuant to subsection 128(2) of that Act, in determining the interswitching rate the Agency has taken into consideration those reductions in costs that, in the opinion of the Agency, result from moving a greater number of cars or from transferring several cars at the same time;

Whereas, pursuant to subsection 128(3) of that Act, the Agency has considered the average variable costs of all movements of traffic that are subject to interswitching rates and has determined that the rates set out in the annexed Regulations are not less than the variable costs of moving the traffic;

Whereas, pursuant to section 112 of that Act, a rate established by the Agency under Division IV of Part III of that Act must be commercially fair and reasonable to all parties;

And whereas, based on the evidence available to the Agency, the Agency has determined that the interswitching rates are to be revised at the levels set out in the annexed Regulations;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 36(1) of the *Canada Transportation Act*^a, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Railway Interswitching Regulations*, made by the Canadian Transportation Agency.

Enregistrement
DORS/2004-201 23 septembre 2004

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

Règlement modifiant le Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire

En vertu de l'alinéa 128(1)b) de la *Loi sur les transports au Canada*^a, l'Office des transports du Canada prend le *Règlement modifiant le Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*, ci-après.

Gatineau, le 16 septembre 2004

C.P. 2004-1025 23 septembre 2004

Attendu que, conformément au paragraphe 128(1) de la *Loi sur les transports au Canada*^a, l'Office des transports du Canada peut, par règlement, fixer, entre autres, le prix par wagon à exiger pour l'interconnexion du trafic et établir à cette fin des zones tarifaires;

Attendu que, conformément au paragraphe 128(2) de cette loi, l'Office a pris en compte, lorsqu'il a fixé ces prix, les réductions de frais qui, à son avis, sont entraînées par le mouvement d'un plus grand nombre de wagons ou par le transfert de plusieurs wagons à la fois;

Attendu que, conformément au paragraphe 128(3) de cette loi, l'Office a tenu compte des frais variables moyens de tous les transports de marchandises assujettis aux prix d'interconnexion et a déterminé que les prix établis dans le règlement ci-après ne sont pas inférieurs aux frais variables de ces transports;

Attendu que, conformément à l'article 112 de cette loi, les prix fixés par l'Office au titre de la section IV de la partie III de cette loi doivent être commercialement équitables et raisonnables vis-à-vis des parties;

Attendu que l'Office a déterminé, en se fondant sur les pièces justificatives à sa disposition, que les prix d'interconnexion doivent être révisés conformément au règlement ci-après,

À ces causes, sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 36(1) de la *Loi sur les transports au Canada*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil agréé le *Règlement modifiant le Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*, ci-après, pris par l'Office des transports du Canada.

^a S.C. 1996, c. 10

^a L.C. 1996, ch. 10

REGULATIONS AMENDING THE RAILWAY INTERSWITCHING REGULATIONS

AMENDMENT

1. The schedule to the *Railway Interswitching Regulations*¹ is replaced by the following:

SCHEDULE
(Sections 8 to 10)

INTERSWITCHING RATES

	Column I	Column II	Column III	Column IV	Column V
Item	Interswitching distance zone	Rate per car for interswitching traffic to or from a siding (\$)	Rate per car for interswitching a car block (\$)	Additional Rate per kilometre for interswitching a car (\$)	Additional Rate per kilometre for interswitching a car in a car block (\$)
1.	Zone 1	185	50	N/A	N/A
2.	Zone 2	200	60	N/A	N/A
3.	Zone 3	240	75	N/A	N/A
4.	Zone 4	315	90	3.75	1.45

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'INTERCONNEXION DU TRAFIC FERROVIAIRE

MODIFICATION

1. L'annexe du *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire*¹ est remplacée par ce qui suit :

ANNEXE
(articles 8 à 10)

PRIX D'INTERCONNEXION

	Colonne I	Colonne II	Colonne III	Colonne IV	Colonne V
Article	Zone tarifaire d'interconnexion	Prix par wagon pour l'interconnexion du trafic à destination ou en provenance d'une voie d'évitement (\$)	Prix par wagon pour l'interconnexion d'une rame de wagons (\$)	Prix additionnel par kilomètre pour l'interconnexion d'un wagon (\$)	Prix additionnel par kilomètre pour l'interconnexion d'un wagon dans une rame de wagons (\$)
1.	Zone 1	185	50	S/O	S/O
2.	Zone 2	200	60	S/O	S/O
3.	Zone 3	240	75	S/O	S/O
4.	Zone 4	315	90	3,75	1,45

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force 30 days after the day on which they are registered.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur trente jours après la date de son enregistrement.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The *Railway Interswitching Regulations* (the Regulations) prescribe the terms and conditions under which railway freight cars are exchanged between the lines of different railway companies pursuant to the provisions of Division IV, Part III of the *Canada Transportation Act* (the CTA). The Regulations apply to traffic

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* (le règlement) prescrit les conditions et modalités en vertu desquelles les wagons de marchandises sont échangés entre les lignes de différentes compagnies de chemin de fer aux termes des dispositions de la section IV, partie III de la *Loi sur les transports au*

¹ SOR/88-41

¹ DORS/88-41

moving within a 30-kilometre radius, or a greater distance as prescribed by the Canadian Transportation Agency (the Agency), of an interchange connecting two railways under federal jurisdiction and the facilities of a shipper at either the origin or destination of a traffic movement. The Regulations establish four distance zones within the 30-kilometre radius and prescribe rates per car for interswitching traffic to or from each zone. The rates are based on the estimated costs of interswitching traffic borne by the Canadian National Railway Company (CN) and the Canadian Pacific Railway Company (CP). Lower per-car rates are prescribed for the interswitching of blocks of 60 or more cars as a unit. The rates set out in the Regulations are also used by the Agency as needed for the establishment of competitive line rates, pursuant to section 133 of the CTA.

Pursuant to subsection 128(5) of the CTA, the Agency shall review the Regulations whenever the circumstances warrant and at least once in every five-year period after the Regulations are made. The Act also requires that the Agency examine railway costs in its determination of the rates and stipulates that the resulting rates shall not be less than the average variable cost of moving the traffic. The interswitching rates are also subject to section 112 of the CTA, which requires that rates established by the Agency be “commercially fair and reasonable to all parties”.

Historically, the Agency has reviewed the railway interswitching costs annually and revised the rates accordingly to reflect any changes in the costs. The Agency last amended the Regulations and the interswitching rate structure in 1997. At that time, the Agency indicated that it would continue to develop interswitching costs on an annual basis, but would only revise the corresponding rate structure contained in the Regulations when the circumstances warrant.

The changes in the interswitching variable costs since 1997 were insignificant and did not warrant a change in the rates. Having not revised the Regulations since 1997, it was necessary for the Agency to initiate a statutory review of the Regulations in 2002.

Accordingly, the Agency initiated a pre-consultation in August 2002 with approximately 240 industry participants regarding the level of the interswitching rates and the application of the Regulations, including proposals for substantive amendment. In addition to a proposal for revising the interswitching rates, the Agency also intended to assess whether the Regulations accurately reflect current commercial practices and standards of the industry within the framework prescribed by section 128 of the CTA.

The Agency’s examination of railway costs for 2002 indicates that the costs for each category of interswitching traffic have decreased significantly from earlier levels. Accordingly, the Agency has decided that new rates reflecting these current cost levels be implemented. This revision is consistent with the requirements set out under section 112 and subsection 128(5) of the CTA.

The revised interswitching rates are based on an estimation by the Agency of CN’s and CP’s variable costs and a percentage of contribution towards fixed costs. Railway variable costs include

Canada (LTC). Le règlement s’applique au trafic acheminé dans un rayon de 30 kilomètres, ou sur une plus grande distance, telle qu’elle est prescrite par l’Office des transports du Canada (l’Office), d’un lieu de correspondance reliant deux compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et les installations d’un expéditeur, soit au point d’origine, soit au point de destination, d’un mouvement de trafic. Le règlement fixe quatre zones tarifaires dans le rayon de 30 kilomètres et prescrit des prix par wagon pour l’interconnexion du trafic à destination ou en provenance de chaque zone. Les prix sont fondés sur les coûts estimatifs de l’interconnexion du trafic que doivent supporter la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN) et le Canadien Pacifique Limitée (CP). Des prix inférieurs par wagon sont prescrits pour l’interconnexion de rames d’au moins 60 wagons. Les prix fixés dans le règlement sont également utilisés au besoin par l’Office pour établir des prix de ligne concurrentiels, en vertu de l’article 133 de la LTC.

Aux termes du paragraphe 128(5) de la LTC, l’Office révisé le règlement à intervalles de cinq ans à compter de la date de sa prise ou à intervalles plus rapprochés si les circonstances le justifient. La Loi stipule également que l’Office doit analyser les coûts des compagnies de chemin de fer au moment de déterminer les prix et elle stipule que les prix qui en résultent ne doivent pas être inférieurs à la moyenne des frais variables d’acheminement du trafic. Les prix d’interconnexion sont également assujettis à l’article 112 de la LTC, qui stipule que les prix fixés par l’Office doivent être « commercialement équitables et raisonnables vis-à-vis des parties ».

Historiquement, l’Office a analysé chaque année les coûts d’interconnexion des compagnies de chemin de fer et a révisé les prix en conséquence pour qu’ils reflètent les changements survenus dans les coûts. L’Office a modifié pour la dernière fois le règlement et le barème des prix d’interconnexion en 1997. À cette époque-là, l’Office avait déclaré qu’il continuerait à calculer les coûts d’interconnexion chaque année, mais qu’il ne réviserait le barème des prix correspondants contenu dans le règlement que lorsque les circonstances le justifieraient.

Les changements survenus depuis 1997 au chapitre des coûts variables d’interconnexion ont été minimes et ne justifiaient pas la modification des prix. Puisque le dernier examen du règlement remontait à 1997, l’Office a dû procéder à un nouvel examen en 2002, tel que le prévoit la Loi.

Par conséquent, l’Office a amorcé des consultations préalables en août 2002 avec quelque 240 représentants de l’industrie au sujet du niveau des prix d’interconnexion et de l’application du règlement. Les discussions portaient également sur d’éventuelles modifications de fond. En plus du projet de révision des prix d’interconnexion, l’Office prévoyait évaluer si le règlement reflète bien les pratiques et les normes commerciales actuelles de l’industrie dans le contexte de l’article 128 de la LTC.

L’examen par l’Office des frais des compagnies de chemin de fer en 2002 révèle que les coûts de chaque catégorie de trafic d’interconnexion ont nettement baissé par rapport à leurs niveaux antérieurs. Voilà pourquoi l’Office a décidé que les nouveaux prix reflétant les niveaux actuels des coûts doivent entrer en vigueur. Cette révision est conforme aux prescriptions de l’article 112 et du paragraphe 128(5) de la LTC.

Les prix d’interconnexion révisés ont été calculés par l’Office en estimant les frais variables du CN et du CP et en fonction d’un pourcentage d’une contribution aux frais fixes. Les frais variables

operating expenses that vary with the amount of traffic. In making costing determinations for the interswitching traffic, other factors such as the cost of capital and depreciation are considered.

The rules for determining railway variable costs are set out in the *Railway Costing Regulations* (SOR/80-310), which stipulate that variable costs shall include the increases and decreases in rail operating expenses resulting from changes in the volume of traffic. However, it is recognized that certain costs are incurred by the railway even with a very small volume of traffic. These costs are called fixed or constant. For example, the cost of maintaining a tunnel or removing snow must be incurred even if a minuscule amount of traffic is carried.

While the *Railway Costing Regulations* set out various factors considered in making costing determinations, including the cost of capital and depreciation, the Uniform Classification of Accounts (UCA), which is prescribed by the Agency, is used by railways under federal jurisdiction to report their operating expenses, revenues and other statistics to the Agency, as well as to Transport Canada and Statistics Canada. This serves as a principal source of financial and operating data used in railway costing. Financial and accounting data on capital and operating expenditures come from over 40 property and 160 expense accounts identified in the UCA Manual.

Furthermore, the Agency approves each year the cost of capital rates that are used in the determination of interswitching costs. The determination of the cost of capital rates consists of four distinct steps: (1) the determination of net rail investment; (2) the determination of capital structure; (3) the determination of the cost rates for each component of the capital structure which includes the cost of common equity rate; and (4) the calculation of the weighted average cost of capital rate, which includes an allowance for income tax.

In determining the actual costs at all interchanges in Canada where interswitching occurs, the Agency used system variable costs and the amounts of specific work activities required to handle interswitching traffic. The work activities vary from one interchange to another, based mainly on the configuration of the railway yard and the location of customers. Agency staff update the amounts of work activities annually by visiting several interchanges on a rotating basis. The interchange-specific costs were then averaged for each distance zone and adjusted for inflation and estimated changes in railway productivity. Interswitching costs were then developed for trains of 1 to 59 cars and for block trains of 60 or more cars in each of the four interswitching zones. In addition, costs for interswitching single cars and block trains per each additional kilometre in excess of 40 kilometres from an interchange were computed for traffic moving to or from zone 4.

A contribution toward fixed costs of 7.5 percent of variable costs was then added to the variable costs to establish the revised interswitching rates. The resulting rates were rounded to the nearest multiple of \$5.

des compagnies de chemin de fer englobent les dépenses d'exploitation qui fluctuent en fonction du volume de trafic. Lors du calcul des coûts liés aux activités d'interconnexion, il faut tenir compte d'autres facteurs tels le coût du capital et de l'amortissement.

Les règles d'établissement des frais variables des chemins de fer sont prescrites dans le *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* (DORS/80-310) en vertu duquel ces coûts comprennent les augmentations et les baisses des coûts d'exploitation des chemins de fer résultant de la fluctuation du volume de trafic. Cependant, il est reconnu que les chemins de fer encourrent certains frais, même lorsque le volume de trafic est faible. Il s'agit des frais fixes ou constants. Par exemple, les frais liés à l'entretien d'un tunnel ou au déneigement subsistent, même si le volume de trafic est très faible.

Bien que le *Règlement sur le calcul des frais ferroviaires* prescrive divers facteurs dont il faut tenir compte pour calculer les coûts, y compris le coût du capital et les amortissements, les chemins de fer de compétence fédérale se servent de la Classification uniforme des comptes (CUC), prescrite par l'Office, pour faire état de leurs dépenses d'exploitation et des revenus et fournir d'autres statistiques que requièrent l'Office, Transports Canada et Statistique Canada. Il s'agit de la principale source d'information financière et de données d'exploitation servant au calcul des coûts des chemins de fer. Les données financières et comptables sur le capital et les dépenses d'exploitation proviennent de plus de 40 comptes d'immobilisations et 160 comptes de dépenses que renferme la CUC.

De plus, chaque année l'Office approuve le taux du coût du capital servant au calcul des prix d'interconnexion. Le calcul du coût du capital comporte quatre étapes : (1) calcul des investissements nets des chemins de fer; (2) établissement de la structure du capital; (3) calcul du tarif d'établissement des coûts pour chaque élément de la structure du capital, y compris le taux du coût des actions ordinaires; (4) calcul du coût moyen pondéré du capital, y compris une contribution au chapitre de l'impôt sur le revenu.

Pour calculer les coûts réels à tous les lieux de correspondance au Canada où se déroulent des manoeuvres d'interconnexion, l'Office a utilisé les coûts variables du système et les montants liés à des travaux spécifiques qu'il faut accomplir pour assurer l'interconnexion du trafic. Les activités varient d'un lieu de correspondance à un autre, surtout en fonction de l'aménagement de la gare de triage et de l'emplacement des installations des clients. Le personnel de l'Office tient compte annuellement des montants liés aux activités en effectuant à tour de rôle des visites à plusieurs lieux de correspondance. La moyenne des coûts d'interconnexion propres à chaque lieu de correspondance a ensuite été établie pour chaque zone tarifaire et rajustée selon le taux d'inflation et les changements prévus dans la productivité des compagnies de chemin de fer. On a ensuite calculé les coûts d'interconnexion pour les trains de 1 à 59 wagons et pour les rames de 60 wagons ou plus dans chacune des quatre zones d'interconnexion. En outre, les coûts d'interconnexion de wagons simples et de trains-blocs pour chaque kilomètre supplémentaire au-delà du rayon de 40 kilomètres du lieu de correspondance ont été calculés relativement au trafic à destination ou en provenance de la zone 4.

On a ensuite ajouté aux frais variables une contribution aux frais fixes correspondant à 7,5 p. 100 des frais variables pour établir les prix d'interconnexion révisés. Les prix qui en sont résultés ont été arrondis au multiple de 5 \$ le plus proche.

The Agency has determined that the variable costs have declined in each category of the interswitching traffic, and has decided therefore to implement a general reduction in the inter-switching rate structure. The revised rates for blocks of less than 60 cars are to decrease, on average, by 13.0 percent while the rates for blocks of 60 or more cars are to decline, on average, by 16.7 percent. The table below illustrates the rate changes for each interswitching distance zone.

Interswitching Distance Zones	Rates per car for interswitching a block of less than 60 cars			Rates per car for interswitching a block of 60 or more cars		
	Current Rates (\$)	Revised Rates (\$)	Variation (%)	Current Rates (\$)	Revised Rates (\$)	Variation (%)
Zone 1	210.00	185.00	-11.9	65.00	50.00	-23.1
Zone 2	230.00	200.00	-13.0	70.00	60.00	-14.3
Zone 3	275.00	240.00	-12.7	90.00	75.00	-16.7
Zone 4	365.00	315.00	-13.7	105.00	90.00	-14.3
Rate per kilometre	4.20	3.75	-10.7	1.60	1.45	-9.4

The Regulations, which contained revised interswitching rates, have been pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 8, 2003, to allow further comment.

Alternatives

In response to the pre-consultation initiated in August 2002, the Agency received 22 submissions while 13 submissions were filed in response to the pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I. Eight parties participated in both consultations. Interested parties were railway companies, shipper and shipper associations, provincial governments, a federal government agency as well as a port authority. While the consultation focussed on the appropriateness of the proposed reduction in the interswitching rate structure, a number of related issues were raised during the consultative process, including: the need for regulated interswitching rates; the appropriate rate levels and the inherent compensation toward railway fixed costs; the redefinition of the interswitching zones and car blocks; the monitoring of interchanges eligible for interswitching; the applicability of interswitching among railway companies, and the level of service provisions applicable to inter-switching. These matters, as well as other proposals to further amend the Regulations are being addressed below.

Deregulation of Interswitching Rates

CP submitted that, as a matter of general principle, inter-switching rates should be negotiated between the railways on commercial terms and any regulatory intervention in the establishment of railway rates should be limited to defined circumstances. CP contended that this approach is consistent with the National Transportation Policy set out in section 5 of the CTA, which states, in part, that competition and market forces are, whenever possible, the prime agents in providing viable and effective transportation services.

Conversely, 13 interested parties, mainly shippers, provincial governments and a federal government agency, noted the benefits

L'Office a déterminé que les frais variables ont diminué dans chaque catégorie du trafic d'interconnexion et a donc décidé d'appliquer une baisse générale du barème des prix d'interconnexion. Les prix révisés au titre de rames de moins de 60 wagons devraient diminuer en moyenne de 13,0 p. 100 alors que les prix des rames d'au moins 60 wagons devraient baisser en moyenne de 16,7 p. 100. Le tableau ci-dessous illustre les changements de prix pour chaque zone tarifaire d'interconnexion.

Zone tarifaire d'interconnexion	Prix par wagon pour l'interconnexion d'une rame de moins de 60 wagons			Prix par wagon pour l'interconnexion d'une rame d'au moins 60 wagons		
	Prix actuels (\$)	Prix révisés (\$)	Écart (p. 100)	Prix actuels (\$)	Prix révisés (\$)	Écart (p. 100)
Zone 1	210,00	185,00	-11,9	65,00	50,00	-23,1
Zone 2	230,00	200,00	-13,0	70,00	60,00	-14,3
Zone 3	275,00	240,00	-12,7	90,00	75,00	-16,7
Zone 4	365,00	315,00	-13,7	105,00	90,00	-14,3
Prix par kilomètre	4,20	3,75	-10,7	1,60	1,45	-9,4

Le règlement renfermant les prix d'interconnexion révisés a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I du 8 novembre 2003 afin de permettre aux intéressés de formuler d'autres commentaires.

Solutions envisagées

En réponse aux consultations préalables tenues en août 2002, l'Office a reçu 22 mémoires alors que 13 ont été déposés à la suite de la publication préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I. Huit parties ont pris part aux deux processus. Parmi les intéressés, notons la participation de compagnies de chemin de fer, d'expéditeurs et d'associations d'expéditeurs, de gouvernements provinciaux, d'un organisme du gouvernement fédéral, ainsi que d'une administration portuaire. Bien que les consultations aient porté surtout sur le caractère adéquat de la réduction proposée du barème des prix d'interconnexion, un certain nombre de questions connexes ont été soulevées lors des consultations, notamment : le besoin de prix interconnexion réglementés; des niveaux de prix appropriés et la contribution inhérente aux frais fixes des compagnies de chemin de fer; la redéfinition des zones d'interconnexion et des rames de wagons; la surveillance des lieux de correspondance admissibles à une interconnexion; l'applicabilité de l'interconnexion entre les compagnies de chemin de fer et les dispositions sur le niveau de service qui s'appliquent à l'interconnexion. On aborde ci-après ces points ainsi que d'autres propositions visant la modification du règlement.

Déréglementation des prix d'interconnexion

Le CP soutient qu'en règle générale, le niveau d'intervention réglementaire dans la fixation des prix des compagnies de chemin de fer doit être minimisé et limité à des circonstances bien précises où les prix d'interconnexion doivent être négociés entre les compagnies de chemin de fer selon des conditions commerciales. Le CP affirme que cette approche est conforme à la Politique nationale des transports énoncée à l'article 5 de la LTC, qui stipule que « la concurrence et les forces du marché doivent être, chaque fois que la chose est possible, les principaux facteurs en jeu dans la prestation de services de transport viables et efficaces ».

À l'inverse, 13 parties intéressées, pour la plupart des expéditeurs, des gouvernements provinciaux et un organisme fédéral ont

of regulated interswitching in increasing intramodal competition and stressed the need for the continued regulation of the interswitching rates. They argued that the retention of regulated interswitching rates and services encourages constant competition between railways and promotes ongoing commercial negotiations between shippers and railways. The Canadian Fertilizer Institute (CFI) submitted that wherever possible, rail rates and services should be matters of commercial interest and negotiation between shippers and railways. However, where rail competition may be ineffective, the use of regulated interswitching rates and services is necessary and feasible. CFI stressed that under the regulated environment, the Agency interswitching regulations operate as a tool of last resort for captive shippers.

The Canadian Industrial Transportation Association (CITA) submitted that regulated interswitching is a critical "competitive access tool" that creates the opportunity for competitive service in situations where natural monopolies occur. The interswitching rate structure encourages both shippers and the railways to operate in harmony with the marketplace. In places where competitive discipline is not present in the marketplace, regulated interswitching should continue to provide the shipper with competitive modal options. CITA submitted that in the absence of modal competition, there are no controls, other than regulated interswitching, to protect shippers from potential rate or service abuse.

In examining the above-noted submissions, the Agency acknowledges that the CTA makes it clear that the regulation of interswitching rates is discretionary. Yet, an examination undertaken by the Agency of the rates charged by a local carrier for switching traffic in markets where competition does not exist indicates that, in most cases, the rates charged for switching traffic, whether for intra-plant, inter-plant, or inter-terminal switching, are substantially higher than the regulated interswitching rates for comparable movements. Accordingly, the Agency considers that the continued prescription of regulated interswitching rates is in conformity with the stated objectives of the National Transportation Policy, which stipulates, in part, that economic regulation should only occur in instances where regulation is necessary to serve the transportation needs of shippers. The alternative of not prescribing rates was therefore rejected because the Agency is not convinced that market forces could otherwise protect adequately shippers from the market dominance of one railway service provider, nor that market forces could ensure that the present level of competitive access to a second railway would be preserved without regulatory intervention.

Different Rate Levels and Compensation toward Railway Fixed Costs

The submissions received from shippers, shipper associations, provincial governments as well as a federal government agency, that expressed views during the consultative process on interswitching rates were all in favour of the proposed reduction in the rate levels. They also supported the continued use of a contribution level of 7.5 percent over railway variable costs in the development of the rates, concluding that there was no reason to vary

fait état de la contribution de l'interconnexion réglementée à l'augmentation de la concurrence intramodale et ont souligné le besoin de continuer à réglementer les prix d'interconnexion. Elles affirment que le maintien des prix et des services d'interconnexion réglementés favorise la concurrence soutenue entre les compagnies de chemin de fer et stimule la poursuite des négociations commerciales entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer. L'Institut canadien des engrais (ICE) a soutenu que, dans la mesure du possible, les prix et les services ferroviaires doivent être des questions d'intérêt commercial et de négociation entre les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer. Cependant, lorsque la concurrence entre les chemins de fer n'est pas efficace, le recours à des prix et à des services d'interconnexion réglementés est nécessaire et faisable. L'ICE insiste sur le fait que dans ce contexte de réglementation, le règlement de l'Office sur l'interconnexion constitue un outil de dernier recours pour les expéditeurs captifs.

L'Association canadienne de transport industriel (ACTI) a affirmé que l'interconnexion réglementée est un moyen d'accès concurrentiel crucial qui offre la possibilité d'un service concurrentiel dans les situations où existent des monopoles naturels. Le barème des prix d'interconnexion incite à la fois les expéditeurs et les compagnies de chemin de fer à fonctionner en harmonie avec le marché. Là où il n'y a pas de discipline concurrentielle sur le marché, l'interconnexion réglementée devrait être maintenue afin d'offrir à l'expéditeur des options modales concurrentielles. L'ACTI soutient qu'en l'absence de concurrence modale, il n'existe pas de contrôles en dehors de l'interconnexion réglementée pour protéger les expéditeurs contre les prix ou les services abusifs.

Ayant tenu compte des mémoires précités, l'Office reconnaît que la LTC indique clairement que la réglementation des prix d'interconnexion est discrétionnaire. De plus, un examen par l'Office des prix facturés par un transporteur local pour l'interconnexion du trafic sur les marchés où il n'existe pas de concurrence révèle que, dans la plupart des cas, les prix facturés pour les manoeuvres intra-industrie, inter-industries, ou aux manoeuvres interrégionaux en terminal, sont fixés à des niveaux sensiblement plus élevés que les prix d'interconnexion réglementés pour des mouvements comparables. En conséquence, l'Office estime que l'établissement continu d'un barème de prix d'interconnexion réglementés est conforme aux objectifs de la Politique nationale des transports, laquelle prévoit, en partie, que l'on doit recourir à la réglementation économique seulement lorsque nécessaire pour répondre aux besoins des expéditeurs. Par conséquent, l'option qui consisterait à ne pas prescrire de prix a été rejetée, car l'Office n'est pas convaincu que la présence des forces du marché pourrait autrement protéger les expéditeurs de façon satisfaisante contre l'emprise d'un fournisseur de services ferroviaires sur le marché. Il n'est pas convaincu non plus qu'elles pourraient assurer le maintien du niveau d'accès concurrentiel actuel à un autre chemin de fer sans le recours à la réglementation.

Niveaux de prix différents et contribution aux frais fixes des compagnies de chemin de fer

Les expéditeurs, les associations d'expéditeurs, les gouvernements provinciaux et l'organisme fédéral qui ont déposé des mémoires et fait connaître leurs points de vue au cours des consultations sur les prix d'interconnexion se sont tous déclarés favorables à la réduction proposée des prix. En outre, ils étaient d'accord à ce qu'un taux de contribution de 7,5 p. 100 des frais variables des compagnies de chemin de fer continue d'être utilisé

the earlier Agency determination that a 7.5 percent factor constitutes a proper compensation toward rail fixed costs. They also emphasized that the resulting rates would be commercially fair and reasonable to all parties, and thus in accordance with section 112 of the CTA.

CFI submitted that a commercially fair and reasonable inter-switching rate is one that reimburses the service supplier for the actual work performed in carrying out the service plus a fair and reasonable contribution over and above the cost of providing the service. CFI advocated that any new rate structure continue to include the 7.5 percent contribution level as well as reflect lower railways costs.

The provinces of Manitoba and Saskatchewan supported a reduction in the inter-switching rates and the continuation of the present contribution toward fixed costs of 7.5 per cent of variable costs, to maintain the utility of inter-switching in providing effective intramodal competition. They indicated that setting the contribution at this level would facilitate the establishment of an inter-switching rate close to the fully allocated long run variable costs associated with providing inter-switching services.

CN, CP, Montreal, Maine & Atlantic Railway, Inc. (MMA), Montreal, Maine & Atlantic Canada Co. (MMAC), Southern Railway of British Columbia Limited (SRY), and The Quebec Central Railway Company (QCR) were opposed to the proposed inter-switching rates. CN submitted that the current inter-switching rates do not meet the legislative test of being commercially fair and reasonable to the switching railways, and that any reduction in rates would make the situation even worse. CN contended that while the expression “fair and reasonable to all parties” may invite a conservative level of compensation, the word “commercially” infers that commercial viability is the norm and, therefore, all variable and fixed costs including the cost of capital, must be properly compensated. CN stated that the current contribution to fixed costs is inadequate to allow railways to earn their cost of capital. Rather, a contribution level of 50 percent would be commercially justified so that railways could recover their variable and fixed costs as well as earn their cost of capital. CN contended that a result of not adequately compensating the railways for their inter-switching activities is that railways must cross-subsidize this activity with their line-haul traffic so that it becomes a form of hidden subsidy to competing railways that capture traffic within the inter-switching limits. In the alternative, CN indicated that the current rate levels should be maintained in order to avoid further cross-subsidization and resulting market distortion.

CP submitted that in providing inter-switching services to another railway, the switching railway should receive compensation that provides for full cost recovery. Since the inter-switching rates are the same regardless of the commodity switched, the contribution level incorporated in the inter-switching rates should therefore reflect at a minimum the average contribution required across all services for the railway to recover its constant costs. CP

dans l'élaboration des prix, car rien ne justifie que l'on revienne sur la décision antérieure de l'Office selon laquelle le pourcentage de 7,5 p. 100 constitue une contribution juste et équitable aux frais fixes des compagnies de chemin de fer. Ils soulignent aussi que les prix qui en résulteront seront « commercialement équitables et raisonnables vis-à-vis de toutes les parties » et, par conséquent, conformes à l'article 112 de la LTC.

L'ICE soutient qu'un prix d'interconnexion commercialement équitable et raisonnable est un prix qui rembourse au fournisseur d'un service le travail effectif exécuté dans la prestation du service, majoré d'une contribution équitable et raisonnable en sus du coût de prestation du service. L'ICE recommande que tout nouveau barème des prix continue d'englober le taux de contribution de 7,5 p. 100 et reflète les coûts inférieurs des compagnies de chemin de fer.

Les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan souscrivent à l'idée d'une baisse des prix d'interconnexion et du maintien de la contribution actuelle prévue aux frais fixes représentant 7,5 p. 100 des frais variables, afin de préserver l'utilité de l'interconnexion pour ce qui est d'assurer une concurrence intramodale efficace. Les deux gouvernements ont déclaré que le fait de fixer la contribution à ce niveau faciliterait la fixation d'un prix d'interconnexion proche des frais variables à long terme entièrement répartis qui se rattachent à la prestation des services d'interconnexion.

Le CN, le CP, Montreal, Maine & Atlantic Railway, Inc. (MMA), Montreal, Maine & Atlantic Canada Co. (MMAC), Southern Railway of British Columbia Limited (SRY) et Quebec Central Railway Company (QCR) ont manifesté leur opposition aux prix d'interconnexion proposés. Le CN soutient que les prix d'interconnexion en vigueur ne respectent pas le critère législatif selon lequel ils doivent être commercialement équitables et raisonnables pour les compagnies de chemin de fer de correspondance, et que toute baisse des prix aggraverait encore la situation. Le CN affirme que, si l'expression « équitables et raisonnables vis-à-vis de toutes les parties » peut inviter à un niveau de contribution conservateur, le terme « commercialement » présuppose que la viabilité commerciale est la norme et que, par conséquent, tous les frais variables et fixes, y compris les coûts en capital, doivent être justement indemnisés. Le CN a fait valoir que la contribution actuelle des compagnies de chemin de fer aux frais fixes ne suffit pas pour leur permettre de récupérer leurs coûts en capital. Plutôt, un taux de contribution de 50 p. 100 serait commercialement justifié pour que les compagnies de chemin de fer puissent recouvrer leurs frais variables et fixes et également leurs coûts en capital. Le CN affirme que, puisque les compagnies de chemin de fer ne sont pas suffisamment dédommées au titre de leurs activités d'interconnexion, elles doivent interfinancer cette activité avec le trafic dont elles assurent le transport de ligne, ce qui devient une forme de subvention camouflée en faveur des compagnies de chemin de fer concurrentes qui s'emparent du trafic dans les limites de la zone d'interconnexion. En remplacement, le CN indique qu'il faudra que les niveaux actuels soient maintenus pour éviter un interfinancement plus marqué et la distorsion du marché qui en résulte.

Le CP affirme que lorsqu'il fournit des services d'interconnexion à une autre compagnie de chemin de fer, la compagnie de correspondance devrait recevoir un dédommagement pour recouvrer l'intégralité de ses coûts. Étant donné que les prix d'interconnexion sont les mêmes, peu importe le produit faisant l'objet de l'interconnexion, le niveau de contribution intégré dans les prix d'interconnexion devrait, à tout le moins, refléter la

stated that this required average contribution level is in the order of 25 percent.

SRY submitted that while the rate reductions will not have a direct bearing on provincial railways, they will nevertheless have a serious negative effect on SRY and other shortlines because the regulated interswitching rates often form the basis to establish the switching rate between federally regulated railways and provincial railways. SRY indicated that, while it is not bound to make rate adjustments based on changes in the prescribed rates, there would be definite pressure placed on provincial railways like SRY to reduce their switching rates to reflect the proposed reduced interswitching rate levels. SRY contended that the proposed rates are artificially low as they do not accurately reflect the true costs of providing the service. SRY insisted that shortline railway companies do not necessarily switch similar amounts of traffic with competitors and consequently, they need to make a profit on switch-related traffic and any downward pressure on rates could effect their viability. SRY concluded that the rates should be raised to allow the company to make a profit and to cover its capital investment needs as well as to recognize the existence and profit of higher costs in certain areas of the country.

MMA and MMAC submitted that because they interswitch a very disproportionate number of cars with CN, the proposed reduction in the rates will have a substantial negative impact on them while it will result in a corresponding enrichment of CN. Similarly, QCR insisted that it is a relatively new railway, being in operation for only three years, and submitted that the implementation of the proposed reduction in the rates would put the carrier in a very uncomfortable financial position.

The Western Grain Elevator Association (WGEA) questioned the present methodology which averages all interswitching costs in order to generate one uniform rate for all railway yards. WGEA proposed that yard-specific costs be generated with resulting rates per interchange.

Conversely, CFI and CITA expressed their support for the present methodology for determining the interswitching rate structure and recognized that while a methodology based on the system average costs for all traffic moved under the regulated rates may not reflect the actual costs at any given rail yard or interchange, it creates a balance for shippers across the system. This approach also minimizes the time and resources required by the Agency to establish the regulation as well as the administration of the interswitching tariffs by the railways.

CFI and the Competition Bureau submitted that the competition could be enhanced if the CTA was changed so that the prescribed interswitching rates be considered as maximum rates. In particular, CFI recommended that the rates set out in the revised Regulations be specifically identified as "maximum" rates, leaving it open for shippers and railways to enter into commercial arrangements for lower interswitching rates, where commercial considerations permit.

contribution moyenne exigée pour l'ensemble des services pour que la compagnie puisse recouvrer ses frais constants. Le CP fait valoir que le niveau de contribution moyen nécessaire est de l'ordre de 25 p. 100.

SRY affirme que même si la baisse des prix n'aura pas d'incidence directe sur les compagnies de chemin de fer provinciales, elle aura néanmoins des répercussions néfastes et sérieuses sur SRY et d'autres compagnies d'intérêt local étant donné que les prix d'interconnexion réglementés servent à établir le prix d'interconnexion entre les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et les compagnies de chemin de fer provinciales. SRY indique que bien qu'elle ne soit pas tenue de rajuster les prix en fonction des changements apportés aux prix prescrits, les compagnies de chemin de fer provinciales comme SRY subiraient certes des pressions pour réduire leurs prix d'interconnexion afin de tenir compte de la réduction proposée des prix d'interconnexion. SRY fait valoir que les prix sont réduits artificiellement, car ils ne tiennent pas compte des frais réels liés à la prestation du service. SRY affirme que les compagnies d'intérêt local n'ont pas nécessairement le même volume de trafic d'interconnexion que leurs concurrents et que, par conséquent, elles doivent dégager un bénéfice sur le trafic de correspondance et que toute pression à la baisse qui s'exercera sur les prix risque de nuire à leur viabilité. SRY conclut que les prix doivent être majorés afin de permettre à la compagnie de faire des profits, de couvrir le capital engagé et de tenir compte des coûts plus élevés dans certaines régions du pays.

MMA et MMAC font valoir qu'en raison du fait qu'elles assurent l'interconnexion d'un nombre disproportionné de wagons avec le CN, la réduction proposée des prix aura des incidences néfastes et sérieuses sur elles, tandis que le CN, pour sa part, s'enrichira proportionnellement. Dans le même ordre d'idées, QCR insiste sur le fait qu'elle est relativement nouvelle, n'ayant été en affaire que pendant trois années seulement, et elle fait valoir que l'entrée en vigueur de la réduction proposée des prix la mettrait dans une situation financière précaire.

La Western Grain Elevator Association (WGEA) remet en question la méthodologie actuelle d'établissement des prix, qui calcule la moyenne de tous les coûts d'interconnexion du réseau pour générer un prix uniforme pour l'ensemble des gares de marchandises. La WGEA propose d'établir des coûts propres à chaque gare avec des prix correspondants par lieu de correspondance.

À l'inverse, l'ICE et l'ACTI approuvent la méthodologie actuelle d'établissement du barème des prix d'interconnexion et reconnaissent qu'une méthodologie fondée sur la moyenne des coûts du réseau pour l'acheminement du trafic aux prix réglementés ne reflète peut-être pas les coûts effectifs d'une gare de marchandises ou d'un lieu de correspondance donnés, elle crée un équilibre pour les expéditeurs sur l'ensemble du réseau. Cette approche minimise par ailleurs le temps et les ressources que l'Office doit consacrer à l'établissement de la réglementation, sans oublier l'administration des tarifs d'interconnexion par les compagnies de chemin de fer.

L'ICE et le Bureau de la concurrence font valoir que la concurrence pourrait être plus forte si la LTC était modifiée de sorte que les prix d'interconnexion prescrits seraient considérés comme des prix maximaux. L'ICE recommande notamment que les prix prescrits dans le règlement soit spécifiquement identifiés comme « prix maximaux », laissant ainsi aux expéditeurs et aux chemins de fer la liberté de conclure des ententes commerciales à l'égard de prix d'interconnexion inférieurs lorsque les considérations d'ordre commercial le permettent.

The Agency has considered the following alternatives for determining the revised rates: (1) update the existing rates using a rail index; (2) maintain rates at existing levels; or (3) recast the interswitching operations and amend the rates using the most current data available. In conjunction with these alternatives, the Agency also considered whether it would be appropriate to modify the level of contribution toward railway fixed costs included in the interswitching rates, which had been established in 1997 at 7.5 percent of variable costs.

The first alternative was rejected on the grounds that, although an index would provide a measure of railway cost changes, it would not adequately reflect the cost changes resulting from variations in the distribution of the interswitching traffic among terminals across Canada and between the four distance zones. The year-to-year variations in the distribution of the interswitching traffic are responsible for significant fluctuations in the assessment of the interswitching costs.

The second alternative, which is the status quo, fails to take into account the significant changes in underlying railway costs which have taken place since the rates were last amended in 1997. Since the interswitching rates should reflect, to the best extent possible, actual railway costs, this option was rejected because it fails to recognize the operational developments and improvements that have arisen in the railway industry over the last few years.

The third alternative takes into account the year-to-year changes in costs for each of the interswitching distance zones and the variations in the distribution of the interswitching traffic among terminals across Canada and between distance zones. It also reflects any productivity savings that are expected to result from the anticipated changes in railway operations in the subsequent year. As such, and among the available options, the Agency concluded that it best reflects the tenets of the National Transportation Policy.

In applying the methodology outlined in the third option, the Agency has decided to continue to determine a national interswitching rate structure based on the average estimated variable costs for each geographical zone at all interchanges where interswitching occurs. One variation could have been to develop a terminal-specific interswitching rate structure that would take into account the specific variable costs of the operations at each interchange. However, the Agency notes that establishing different rates based on the particular operating conditions prevailing at each terminal would create wide disparities in the interswitching rate structure and would significantly increase the burden associated with the administration of the interswitching tariffs by the railways. In the past, there has been concern that this methodology may not be "commercially fair and reasonable to all parties" since it would generate different levels of access to a competitive alternative across Canada. Furthermore, there has been a general agreement in the past that the uniformity in the interswitching rates across Canada makes interswitching inexpensive to administer and ensures that rates will remain relatively stable and predictable, which makes interswitching simpler to integrate in the negotiation process of long-term agreements.

L'Office a envisagé les solutions suivantes pour calculer les prix révisés : (1) actualiser les prix existants en utilisant un indice ferroviaire; (2) maintenir les prix à leurs niveaux existants; ou (3) recalculer le coût des activités d'interconnexion et modifier les prix en se fondant sur les données les plus récentes disponibles. Parallèlement à ces solutions, l'Office s'est également demandé s'il serait opportun de modifier le niveau de contribution aux frais fixes des compagnies de chemin de fer compris dans les prix d'interconnexion, laquelle avait été fixée en 1997 à 7,5 p. 100 des frais variables.

La première solution a été rejetée au motif que, même si un indice peut fournir une mesure de l'évolution des coûts des compagnies de chemin de fer, il ne reflète pas fidèlement l'évolution des coûts résultant des variations de la distribution du trafic d'interconnexion entre les gares du Canada et entre les quatre zones tarifaires. Les écarts d'une année sur l'autre dans la distribution du trafic d'interconnexion contribuent aux importantes fluctuations qui se produisent dans l'évaluation des coûts d'interconnexion.

La deuxième solution, qui réside dans le statu quo, omet de tenir compte des changements importants dans les coûts sous-jacents des compagnies de chemin de fer qui sont survenus depuis que les prix ont été modifiés pour la dernière fois en 1997. Étant donné que les prix d'interconnexion doivent refléter dans toute la mesure du possible les coûts réels des compagnies de chemin de fer, cette solution a été rejetée, car elle omet de reconnaître les progrès opérationnels et les améliorations qui sont survenus dans l'industrie du transport ferroviaire depuis quelques années.

La troisième option tient compte des changements d'une année à l'autre dans les coûts pour chacune des zones tarifaires d'interconnexion ainsi que des variations de la distribution du trafic d'interconnexion entre les gares du Canada et entre les zones tarifaires. De plus, elle reflète les gains de productivité qui devraient résulter des changements prévus dans les activités des chemins de fer l'année suivante. À ce titre, et parmi toutes les solutions possibles, l'Office a conclu que c'est celle-ci qui reflète le mieux les principes de la Politique nationale des transports.

Dans l'application de la méthodologie proposée dans la troisième option, l'Office a décidé de continuer à établir un barème national des prix d'interconnexion reposant sur les frais variables estimatifs moyens de chaque zone géographique à tous les lieux de correspondance où il y a interconnexion de trafic. Une variante aurait pu consister à établir un barème des prix d'interconnexion propres à chaque gare qui tiendra compte des frais variables spécifiques des opérations à chaque lieu de correspondance. L'Office fait cependant observer que l'établissement de prix différents en fonction des conditions d'exploitation particulières qui prévalent à chaque gare entraînerait de vastes disparités dans le barème des prix d'interconnexion et alourdirait nettement le fardeau qui se rattache à l'administration des tarifs d'interconnexion par les compagnies de chemin de fer. Par le passé, d'aucuns ont émis l'inquiétude que cette méthodologie risquait de ne pas être « commercialement équitable et raisonnable vis-à-vis de toutes les parties » étant donné qu'elle entraînerait des niveaux d'accès différents à une option concurrentielle au Canada. De plus, il a généralement été reconnu par le passé que l'uniformité des prix d'interconnexion partout au Canada rend l'administration des activités d'interconnexion peu coûteuse et permet d'assurer que les prix demeureront relativement stables et prévisibles. Ainsi, il est plus facile d'intégrer l'interconnexion au processus de négociation d'ententes à long terme.

In respect of the issue of the level of contribution toward railway fixed costs, the Agency must be guided by the National Transportation Policy. This Policy advocates modal viability and that each carrier, as far as practicable, receives fair and reasonable compensation for the resources, facilities and services that it is required to provide as an imposed public duty. At the same time, the Policy advocates competition and, where necessary, the economic regulation of carriers with the maintenance of regulated competitive access mechanisms like interswitching where location or market forces may not otherwise produce competitive alternatives. Therefore, the issue facing the Agency is to determine “commercially fair and reasonable” rate levels for all parties that would provide to shippers a continued access to competitive alternatives and to the railways, the appropriate compensation for the resources consumed in providing such an imposed public duty.

The law also distinguishes interswitching rates from the other rate provisions under the CTA in the sense that subsection 128(3) of the CTA specifies that interswitching rates must not be less than the variable costs of moving the traffic.

In 1997, the Agency consulted extensively on the effect that this provision as well as the “commercially fair and reasonable” rate requirement in section 112 of the CTA may have on regulated interswitching rates. At that time, the Agency concluded that a contribution of 7.5 percent over variable costs represented an appropriate compensation for the railway fixed costs. The Agency found that the resulting rate levels reflected an appropriate balance of providing an effective access to competitive alternatives through interswitching on the one hand, and providing rail carriers with fair and reasonable compensation for the costs incurred in providing the services as an imposed public duty on the other hand.

In consideration of all the information currently available to the Agency, it was determined that no evidence had been presented to demonstrate the existence of changes in circumstances that would warrant the change in the level of contribution of 7.5 percent since the last review. Notwithstanding, the Agency had decided to initiate a further consultative process with industry participants on this issue.

In respect of the proposal that prescribed interswitching rates be considered as maximum rates, the Agency notes that section 128 of the CTA allows the Agency to determine the rates applicable to interswitching traffic but not rates that are to be considered as maximum. Any change in that respect would require a legislative amendment.

Interswitching Zones and Car Blocks

The Canadian Wheat Board (CWB) urged that the interswitching limits be extended from the current 30 kilometres to 150 kilometres in order to restore the value of this competitive access provision to grain shippers. CWB contended that the significant reduction in primary grain elevators located across western Canada has limited the volume of grain traffic that qualifies for regulated interswitching based on the present interswitching limits. As a result of this rationalization, the CWB stated that the value of regulated interswitching to grain shippers has been

En ce qui a trait à la question du niveau de la contribution aux frais fixes des compagnies de chemin de fer, l'Office doit se laisser guider par la Politique nationale des transports. Cette politique préconise la viabilité modale et décrète que chaque transporteur, dans toute la mesure du possible, doit être indemnisé de manière équitable et raisonnable au titre des ressources, des installations et des services qu'il est tenu de fournir comme obligation de service public. En même temps, la Politique préconise la concurrence et, au besoin, la réglementation économique des transporteurs moyennant le maintien des mécanismes d'accès concurrentiel réglementés comme l'interconnexion lorsque l'emplacement ou les forces du marché risquent autrement de ne pas fournir d'options concurrentielles. Par conséquent, l'Office doit établir un barème de prix « commercialement équitable et raisonnable » pour toutes les parties qui donneront accès aux expéditeurs à des solutions de rechange concurrentielles, et qui permettront aux chemins de fer de toucher une compensation convenable pour les ressources utilisées afin d'assurer la prestation obligatoire de ce service public.

La Loi établit également clairement une distinction entre les prix d'interconnexion et les autres dispositions sur les prix de la LTC, au sens où le paragraphe 128(3) de la LTC stipule que les prix d'interconnexion ne sauraient être inférieurs aux frais variables du transport des marchandises.

En 1997, l'Office a tenu de nombreuses consultations sur les conséquences que cette disposition de même que la prescription de prix « commercialement équitables et raisonnables » à l'article 112 de la LTC risquaient d'avoir sur les prix d'interconnexion réglementés. À cette époque, l'Office avait déduit qu'une contribution de 7,5 p. 100 des frais variables représentait un dédommagement approprié des frais fixes des compagnies de chemin de fer. L'Office a conclu que le niveau des prix résultants représentait un juste équilibre entre l'accès à des options concurrentielles par l'interconnexion, d'une part, et le dédommagement équitable et raisonnable des compagnies de chemin de fer au titre des frais encourus dans la prestation des services en tant qu'obligation de service public, d'autre part.

Ayant examiné toute l'information dont il dispose actuellement l'Office conclut qu'aucune preuve n'a été présentée selon laquelle les circonstances auraient évolué depuis le dernier examen de sorte que le niveau de contribution de 7,5 p. 100 devrait être modifié. Quoi qu'il en soit, l'Office a décidé d'engager d'autres consultations avec les intervenants de l'industrie sur la question.

Quant à la proposition voulant que les prix d'interconnexion prescrits constituent des prix maximaux, l'Office note que l'article 128 de la LTC l'habilite à fixer les prix applicables au trafic d'interconnexion, mais non les prix maximaux. Tout changement à cet égard exigerait un amendement législatif.

Zones d'interconnexion et trains-blocs

La Commission canadienne du blé (CCB) a insisté pour que la limite du rayon des zones d'interconnexion de 30 km soit repoussée à 150 km pour rétablir la valeur de cette disposition en matière d'accès concurrentiel pour les expéditeurs de grain. La CCB affirme que la baisse draconienne du nombre de silos de collecte dans tout l'Ouest du Canada a sérieusement limité le volume de grain transporté qui donne droit à des prix d'interconnexion réglementés en fonction des limites actuelles des zones d'interconnexion. Compte tenu de cette rationalisation, la CCB estime que

substantially diminished. CWB emphasized that an increase of the interswitching limits to 150 kilometres would allow approximately 80 percent of the elevator capacity in western Canada to qualify for regulated interswitching. Keystone Agricultural Producers also recommended that the interswitching limits be extended.

Ten parties, composed of shippers, shipper associations, provincial governments and a federal government agency, recommended that the structure of the interswitching rates be amended in order to provide for rate reductions on multiple car shipments of less than 60 cars. Several recommended that the Agency examine the feasibility of amending the Regulations by establishing three rate categories for multiple car block sizes of 25 to 49, 50 to 99, and 100 or more cars in order to encourage efficiencies in developing unit trains and to reflect current industry practices.

The Farmer Rail Car Coalition (FRCC) submitted that among the significant changes having occurred within the western Canadian grain handling system is the move toward the use of car blocks of 25, 50, and 100 cars. However, the existing rail infrastructure in western Canada has few sidings that can accommodate 60 rail cars or more. Rather, car sidings that can accommodate 25 or 50 rail cars are more common. Consequently, FRCC implied that such regulatory changes are academic, as most grain shippers are unable to benefit from any reduced interswitching block rate that comes from car block efficiency because of a lack of infrastructure.

The provinces of Manitoba and Saskatchewan indicated that the railways provide incentive rates to the grain companies to encourage loading of multiple car blocks at, for example, high throughput elevators. The railways also allow for smaller multiple car movements in their incentive rate schedules. In practice, most grain handling facilities can accommodate multi car blocks in increments of 25 cars, which are loaded on rail sidings with a capacity of 25 to 50 cars. The provinces of Manitoba and Saskatchewan accordingly recommended that the rate categories in the interswitching regulations reflect the efficiencies from these car block sizes, in order to enable more shippers to benefit from lower interswitching costs for multiple car blocks, and provide a more equitable rate structure. They also contended that since the railways provide incentive rates to the grain companies for smaller multiple car movements and since the grain industry utilizes multiple blocks of 25, 50, and 100 cars to assemble unit trains for export shipments, the interswitching rate categories should reflect cost savings associated with this practice.

CP was opposed to any amendment of the current rate structure, such as establishing separate interswitching rates based on geographic location or commodity, modifying the distance zones, adding new rates for different car block sizes or changing the current threshold of 60 cars to qualify for the multi car block rate. CP submitted that the straightforward structure of the current interswitching rates contains numerous benefits including ease of understanding by all parties concerned and minimization of the administration costs incurred by the railways. Furthermore, CP conceded that the current rate structure has worked to the general

la valeur de l'interconnexion réglementée pour les expéditeurs de grain a nettement diminué. La CCB fait valoir que, si l'on repousse le rayon des zones d'interconnexion à 150 km, près de 80 p. 100 de la capacité totale des silos de l'Ouest du Canada pourrait se prévaloir des prix d'interconnexion réglementés. Keystone Agricultural Producers a également recommandé de repousser la limite des zones d'interconnexion.

Dix parties, soit des expéditeurs, des associations d'expéditeurs, des gouvernements provinciaux et un organisme fédéral ont recommandé de modifier le barème des prix d'interconnexion afin d'offrir des réductions sur les expéditions par wagons multiples de rames de moins de 60 wagons. Plusieurs ont recommandé à l'Office d'étudier la possibilité de modifier le règlement en établissant trois catégories de prix pour les trains-blocs de 25 à 49, 50 à 99 et 100 wagons ou plus afin d'encourager les gains d'efficacité par l'adoption des trains-blocs et de refléter les pratiques actuelles de l'industrie.

La Farmer Rail Car Coalition (FRCC) a fait valoir que de profonds changements sont survenus dans le système de manutention du grain de l'Ouest du Canada et que l'un d'entre eux est l'utilisation de rames de 25, 50 et 100 wagons. Toutefois, les infrastructures ferroviaires existant dans l'Ouest du Canada comptent peu de voies d'évitement capables d'accueillir 60 wagons de chemin de fer ou plus. Plutôt, les voies d'évitement qui peuvent accueillir 25 ou 50 wagons sont plus nombreuses. En conséquence, la FRCC a laissé entendre que de telles modifications réglementaires sont théoriques, car la plupart des expéditeurs de grain ne peuvent profiter d'une réduction de prix d'interconnexion d'une rame qui découle de l'efficacité des trains-blocs, à cause du manque d'infrastructures nécessaires.

Les provinces du Manitoba et de la Saskatchewan ont déclaré que les compagnies de chemin de fer offrent des tarifs d'incitation aux compagnies céréalières pour les inciter à charger des trains-blocs, aux silos à haute capacité notamment. Les compagnies de chemin de fer prévoient aussi les mouvements de trains blocs moins longs dans leurs barèmes de tarifs d'incitation. Dans la pratique, la plupart des installations de manutention du grain peuvent accueillir plusieurs blocs de 25 wagons, qui sont chargés sur des voies d'évitement pouvant accueillir entre 25 et 50 wagons. Les deux provinces ont donc recommandé que les catégories de prix dans le *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* reflètent les économies qu'autorisent ces différentes longueurs de rames, pour permettre à un plus grand nombre d'expéditeurs de bénéficier des prix d'interconnexion inférieurs pour les trains blocs et offrir un barème des prix plus équitable. Ils ont affirmé par ailleurs qu'étant donné que les compagnies de chemin de fer offrent des tarifs d'incitation aux sociétés céréalières pour les mouvements de wagons multiples moins nombreux et que l'industrie du grain utilise des rames de 25, 50 et 100 wagons pour assembler des trains-blocs pour les expéditions destinées à l'exportation, les catégories de prix d'interconnexion doivent refléter les économies qui se rattachent à cette pratique.

Le CP s'est opposé à toute modification du barème actuel des prix, notamment par l'établissement de prix d'interconnexion distincts qui seraient fonction de l'emplacement géographique ou du produit, par la modification des zones tarifaires, l'ajout de nouveaux tarifs pour différentes longueurs de trains blocs ou la modification du seuil actuel de 60 wagons qui donne droit au tarif des wagons multiples. Le CP soutient que la structure relative-ment simple des prix d'interconnexion en vigueur présente de nombreux avantages, notamment qu'elle est facile à comprendre par toutes les parties intéressées et qu'elle minimise les coûts

benefit of all parties concerned, and that changes are neither necessary nor desirable.

The Agency determined that it is a complex matter to revise the interswitching rate structure to include additional rate categories for varying car block sizes. This alternative would require more study and necessitates the collection and examination of additional operating and financial statistics. To this end, the Agency has decided to initiate a further consultative process with industry participants to examine the appropriateness of creating new rate categories for smaller car block sizes.

In respect of the proposals for extending the interswitching distance limits, the Agency notes that the maximum distance for interswitching is set out in the legislation, specifically in subsections 127(3) and (4). Pursuant to these provisions, the Agency may, on application, deem a specific point of origin or destination located beyond the radial distance of 30 kilometres from an interchange to be within the interswitching limits, if there exist specific circumstances, and paragraph 128(1)(c) of the CTA allows the Agency to prescribe, for the purposes of subsections 127(3) and (4), a greater distance than 30 km from an interchange.

The Agency considers that extending the interswitching distance limits from 30 to 150 kilometres would constitute a policy amendment that would have substantial repercussions in the rail transportation industry and the magnitude of these repercussions would be so significant that such an amendment cannot be contemplated by way of a regulatory change.

Other Issues

CWB contended that the competitive value of interswitching is affected by the decreasing number of operational interchange points available to shippers to interswitch traffic between Canada's major railways. Thus, CWB and Agricore United, suggested that the Agency regulate the protection and proper maintenance of such facilities to a reasonable operating standard.

CWB also argued that the value of regulated interswitching could be enhanced if shippers had access to the number and location of eligible interchange points and recommended that the Agency publish the location of interchange points in a schedule attached to the Regulations.

A shipper, Smurfit-Stone Container Corporation, suggested that the Regulations prescribe the minimum number of weekly interswitching manoeuvres to be provided at each interchange.

In respect of the request for protecting and maintaining the interchanges, the CTA does not empower the Agency to require railways to preserve interchanges. Concerning the request for a prescribed minimum level of service at each interchange, the Regulations presently require terminal carriers to provide to interswitching traffic a level of service that is equal to the level of service accorded to their own line haul traffic. The Agency considers that this provision, in conjunction with the level of service provisions found in section 113 of the CTA, provides adequate recourse for any service issues.

d'administration supportés par les compagnies de chemin de fer. En outre, le CP admet que le barème actuel des prix joue en faveur de toutes les parties concernées et qu'un changement n'est ni nécessaire ni souhaitable.

L'Office estime qu'il s'agit d'une activité complexe que de réviser le barème des prix d'interconnexion pour y ajouter des catégories supplémentaires de prix applicables à des rames de wagons de tailles différentes. Cette solution de rechange demande une étude plus approfondie ainsi que la collecte et l'examen d'autres statistiques financières et d'exploitation. À cette fin, l'Office a décidé d'amorcer d'autres consultations avec les intervenants de l'industrie dans le but d'examiner l'opportunité d'établir des nouvelles catégories de prix relativement aux petits blocs de wagons.

Pour ce qui est des propositions visant à repousser les limites des zones d'interconnexion, l'Office constate que la distance maximale de l'interconnexion est prescrite dans la Loi, notamment aux paragraphes 127(3) et (4). En vertu de ces dispositions, l'Office peut, à la suite du dépôt d'une demande, statuer que dans un cas particulier, le point d'origine ou de destination du trafic qui est situé dans un rayon de plus de 30 km d'un lieu de correspondance est réputé situé à l'intérieur des limites d'interconnexion. En outre, l'alinéa 128(1)c) de la Loi habilite l'Office à prescrire une distance supérieure à 30 kilomètres d'un point de correspondance, et ce aux fins de l'application des paragraphes 127(3) et (4).

L'Office estime que le fait d'étendre les limites d'interconnexion de 30 à 150 kilomètres constituerait un changement de politique qui aurait des incidences considérables sur l'industrie du transport ferroviaire, l'ampleur desquelles serait si importante qu'un tel amendement ne pourrait être envisagé par voie réglementaire.

Autres questions

La CCB a soutenu que la valeur concurrentielle de l'interconnexion est compromise par la diminution du nombre de lieux de correspondance opérationnels à la disposition des expéditeurs pour procéder à l'interconnexion du trafic entre les principales compagnies de chemin de fer du Canada. Ainsi, la CCB et Agricore United ont proposé que l'Office réglemente la protection et le bon entretien de telles installations en fonction d'une norme d'exploitation raisonnable.

La CCB a également fait valoir que la valeur de l'interconnexion réglementée pourrait être rehaussée si les expéditeurs avaient accès aux données sur le nombre et l'emplacement des lieux de correspondance admissibles et a recommandé à l'Office de publier l'emplacement des lieux de correspondance dans une annexe du règlement.

Un expéditeur, la Smurfit-Stone Container Corporation, a proposé que le règlement prescrive le nombre minimum de manoeuvres hebdomadaires d'interconnexion qui peuvent être effectuées à chaque lieu de correspondance.

Quant à la demande de protéger et d'entretenir les lieux de correspondance, la LTC n'habilite pas l'Office à exiger des compagnies de chemin de fer qu'elles maintiennent des lieux de correspondance. Pour ce qui est de la demande visant à prescrire un niveau minimum de service à chaque lieu de correspondance, le règlement stipule actuellement que les transporteurs de tête de ligne doivent offrir au trafic faisant l'objet d'une interconnexion un niveau de service équivalent à celui accordé à leur propre trafic de transport de ligne. L'Office estime que cette disposition, ainsi que les dispositions sur le niveau de service que l'on trouve

In respect of the publishing of a list of all operational interchange points, the Agency notes that CN and CP presently maintain and publish a list of interchange points in Canada in their tariffs, which are publicly available, and can be examined by accessing their respective web sites.

Benefits and Costs

Interswitching represents an important part of the competitive access provisions that are available under the CTA. Regulated interswitching rates benefit shippers by extending their access to the lines of competing railways at rates that are close to the cost of moving the traffic to or from the interchange point. Regulated rates thus ensure that rail shippers derive, where available, the benefits of price competition, improved service levels and varying routing options and that railways receive, in turn, compensation for the costs incurred in providing interswitching services.

While the Agency recognizes that the changes in the rate structure may result in a decrease in the total revenues derived by the railways from the interswitching services, notably CN and CP, the Agency does not anticipate any major impact on the rail transportation industry and the rail users in Canada. Rail shippers will continue to derive the benefits of competitive access and railways will receive an appropriate compensation for their costs in providing interswitching services.

After the publication of the new interswitching rates in the *Canada Gazette*, Part II, the Agency will continue to monitor any changes in railway interswitching costs on an annual basis and will revise the rate structure when the circumstances warrant it. The Agency has decided to undertake a further consultation process with industry participants regarding, among any other matters, the potential for establishing new rate categories for different car block sizes to provide for rate reductions on multiple car shipments of less than 60 cars and the contribution toward railway fixed costs. Any requirement for new rates will also be examined at that time.

The environmental implications of this regulatory initiative have been considered and determined to be nil.

Consultation

Consultations in respect of the current Regulations took place when they were developed in 1987, and in each subsequent year up to 1997 when the Regulations were amended to establish revised rates. For 1991 and for each subsequent year, recosting the interswitching operations, based on the railways' actual cost and traffic data, has also been undertaken by the Agency.

In August 2002, the Agency initiated a pre-consultation on the statutory review of the Regulations and the proposed rate amendments, soliciting comments from approximately 240 parties representing the interests of shippers, shipper associations, railway companies and provincial governments. Twenty-two submissions were received and several parties requested that the Agency

à l'article 113 de la LTC, suffisent pour régler tout problème de service.

Pour ce qui est de la question de publier une liste de tous les lieux de correspondance en service, l'Office fait observer que le CN et le CP maintiennent et publient présentement une liste des lieux de correspondance au Canada dans leurs tarifs, qui sont accessibles au public et qui peuvent être consultés sur leurs sites Web respectifs.

Avantages et coûts

L'interconnexion est un volet important des dispositions en matière d'accès concurrentiel prévues par la LTC. Les prix d'interconnexion réglementés profitent aux expéditeurs en leur donnant accès aux lignes de compagnies de chemin de fer concurrentes à des prix proches du prix d'acheminement du trafic à destination ou en provenance du lieu de correspondance. Les prix réglementés garantissent ainsi que les expéditeurs bénéficient, dans la mesure du possible, des avantages d'une concurrence des prix, d'une amélioration des niveaux de service et d'itinéraires variables et que les compagnies de chemin de fer à leur tour sont dédommées au titre des coûts qu'elles supportent pour la prestation de services d'interconnexion.

Même si l'Office reconnaît que les changements dans le barème des prix risquent d'entraîner une baisse des recettes globales que les compagnies de chemin de fer, notamment le CN et le CP, engrangent au titre des services d'interconnexion, il ne prévoit pas de répercussions profondes sur l'industrie du transport ferroviaire et sur les usagers du transport ferroviaire au Canada. Les expéditeurs continueront de bénéficier d'un accès concurrentiel et les compagnies de chemin de fer recevront un dédommement approprié au titre des coûts qu'elles encourent pour la prestation des services d'interconnexion.

Après la publication de nouveaux prix d'interconnexion dans la *Gazette du Canada* Partie II, l'Office continuera de surveiller tout changement dans les coûts d'interconnexion des compagnies de chemin de fer chaque année et révisera le barème des prix chaque fois que les circonstances le justifient. L'Office a décidé d'entreprendre une série d'autres consultations avec l'industrie au sujet, notamment, de la possibilité de créer de nouvelles catégories de prix pour différentes longueurs de trains-blocs afin d'offrir des réductions sur les expéditions par wagons multiples de rames de moins de 60 wagons et du niveau de la contribution aux frais fixes des compagnies de chemin de fer. Le besoin de nouveaux prix sera également analysé à ce moment.

Les conséquences sur l'environnement de cette initiative réglementaire ont été analysées et jugées nulles.

Consultations

Des consultations sur le règlement en vigueur ont eu lieu lorsque celui-ci a été élaboré en 1987, et chaque année par la suite jusqu'en 1997, lorsque le règlement a été modifié afin d'établir des prix révisés. Pour 1991 et chaque année ultérieure, l'Office a également procédé à une réévaluation des coûts d'interconnexion, en fonction des frais réels des compagnies de chemin de fer et des données sur le trafic.

En août 2002, l'Office a lancé des consultations préalables sur l'examen du règlement, prévu par la Loi, et des modifications proposées aux prix, en sollicitant les remarques de près de 240 parties représentant les intérêts des expéditeurs, des associations d'expéditeurs, des compagnies de chemin de fer et des gouvernements provinciaux. Vingt-deux mémoires ont été reçus

consider the establishment of additional rate categories for different car block sizes and a review of the level of contribution toward railway fixed costs. The Agency recognized the importance of these questions and advised that it would pursue more in-depth consultations with interested parties before making a determination on these matters.

Furthermore, the Regulations, which contained revised inter-switching rates, have been pre-published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 8, 2003, to allow further comment. A total of 13 submissions were filed in response to the pre-publication in the *Canada Gazette*, Part I and eight parties participated to both consultations.

The Agency has considered all proposals and objections filed and determined that no further modification to the proposed Regulations is necessary at this time. Furthermore, the Agency concluded that the revised inter-switching rates are commercially fair and reasonable to all parties.

These Regulations are also available on the Internet at <http://www.cta-otc.gc.ca>.

Compliance and Enforcement

The compliance mechanisms are contained in the CTA and may include administrative or criminal sanctions. Various appeal provisions are available to affected parties.

Contact

Michel Maisonneuve
Senior Investigations Officer
Rail and Marine Complaints and Audit Services Directorate
Rail and Marine Branch
Canadian Transportation Agency
Ottawa, Ontario
K1A 0N9
Telephone: (819) 953-2235
FAX: (819) 953-5564

et plusieurs parties ont demandé à l'Office d'envisager la création de nouvelles catégories de prix pour différentes longueurs de rames de wagons et de revoir le niveau de contribution aux coûts fixes des chemins de fer. L'Office a reconnu l'importance de ces questions et indiqué qu'il poursuivra des consultations plus approfondies avec les parties intéressées avant de prendre une décision en la matière.

De plus, le règlement, lequel prescrit les nouveaux prix d'interconnexion, a été publié au préalable dans la *Gazette du Canada* Partie I le 8 novembre 2003 afin de permettre aux intéressés de formuler d'autres commentaires. Par la suite, 13 mémoires ont été reçus et 8 parties ont pris part aux deux processus.

L'Office a examiné toutes les propositions et les objections qui lui ont été soumises et il est d'avis qu'aucune autre modification au projet de réglementation n'est requise pour le moment. De plus, l'Office a conclu que les prix d'interconnexion révisés sont commercialement équitables et raisonnables pour toutes les parties.

Le règlement est également disponible sur Internet à l'adresse <http://www.cta-otc.gc.ca>.

Respect et exécution

Les mécanismes de conformité sont énoncés dans la LTC et peuvent englober des sanctions administratives ou pénales. Diverses dispositions d'appel sont à la disposition des parties touchées.

Personne-ressource

Michel Maisonneuve
Agent principal, Enquêtes
Direction des plaintes sur les transports ferroviaire et maritime et services de vérification
Direction générale des transports ferroviaire et maritime
Office des transports du Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N9
Téléphone : (819) 953-2235
TÉLÉCOPIEUR : (819) 953-5564

Registration
SOR/2004-202 23 September, 2004

INSURANCE COMPANIES ACT

Regulations Amending the Mutual Company (Life Insurance) Conversion Regulations

P.C. 2004-1029 23 September, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Finance, pursuant to subsection 237(2)^a of the *Insurance Companies Act*^b, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Mutual Company (Life Insurance) Conversion Regulations*.

REGULATIONS AMENDING THE MUTUAL COMPANY (LIFE INSURANCE) CONVERSION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) Subsection 4(1) of the *Mutual Company (Life Insurance) Conversion Regulations*¹ is amended by adding the following after paragraph (b):

(b.1) the period specified by the converting company for the purpose of paragraph (b) of the definition of “eligible policyholder” in section 1, within which an application for a voting policy must be received by the company;

(2) Subsection 4(2) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(2) Le montant variable des avantages visé au sous-alinéa (1)d(i) peut être calculé selon tout facteur, ou combinaison de facteurs, y compris la contribution d’une police à l’excédent, les provisions techniques, les valeurs de rachat, les montants de protection et la durée de la police.

2. The portion of subsection 7(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

7. (1) Subject to subsection (2) and section 11, the notice of a special meeting referred to in paragraph 237(1.2)(a) of the Act shall include

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

Enregistrement
DORS/2004-202 23 septembre 2004

LOI SUR LES SOCIÉTÉS D’ASSURANCES

Règlement modifiant le Règlement sur la transformation de sociétés mutuelles (assurance-vie)

C.P. 2004-1029 23 septembre 2004

Sur recommandation du ministre des Finances et en vertu du paragraphe 237(2)^a de la *Loi sur les sociétés d’assurances*^b, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Règlement modifiant le Règlement sur la transformation de sociétés mutuelles (assurance-vie)*, ci-après.

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LA TRANSFORMATION DE SOCIÉTÉS MUTUELLES (ASSURANCE-VIE)

MODIFICATIONS

1. (1) Le paragraphe 4(1) du *Règlement sur la transformation de sociétés mutuelles (assurance-vie)*¹ est modifié par adjonction, après l’alinéa b), de ce qui suit :

b.1) la période, précisée par la société en transformation pour l’application de l’alinéa b) de la définition de « souscripteur admissible » à l’article 1, au cours de laquelle une demande de souscription de police avec droit de vote doit avoir été reçue par la société;

(2) Le paragraphe 4(2) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) Le montant variable des avantages visé au sous-alinéa (1)d(i) peut être calculé selon tout facteur, ou combinaison de facteurs, y compris la contribution d’une police à l’excédent, les provisions techniques, les valeurs de rachat, les montants de protection et la durée de la police.

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

7. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de l’article 11, l’avis d’assemblée extraordinaire visé à l’alinéa 237(1.2)a) de la Loi comprend les renseignements suivants :

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

^a S.C. 1999, c. 1, ss. 5(2) and (3)

^b S.C. 1991, c. 47

¹ SOR/99-128

^a L.C. 1999, ch. 1, par. 5(2) et (3)

^b L.C. 1991, ch. 47

¹ DORS/99-128

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT***(This statement is not part of the Regulations.)***Description**

The *Mutual Company (Life Insurance) Conversion Regulations* (the “Regulations”) set out the procedure to be followed by a mutual company proposing to demutualize pursuant to the *Insurance Companies Act*. The Regulations set out the terms and conditions under which both large and small Canadian mutual life companies may demutualize. They contain a number of measures to ensure the protection of policyholder interests. The current version of the Regulations was brought into force in 1999.

In a letter from Counsel of the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations dated February 7, 2002, three changes to the Regulations were proposed. They were:

1. **Section 1, definition of “eligible policyholder”** — Amending subsection 4(1) of the Regulations to include an explicit requirement that the proposal specify the period within which a company must receive applications for a policy in order for a policyholder to qualify as an “eligible policyholder”. Subsection 4(1) sets out the requirements for a conversion proposal. This amendment would make the requirements in section 4 consistent with the definition of an “eligible policyholder”, which mentions this stated period for eligibility as an implicit requirement.
2. **Subsection 4(2)** — Amending the French version of this subsection to be consistent with the English version, by removing the word “applicables”.
3. **Subsection 7(1)** — Amending subsection 7(1) by removing the opening words, which repeat language that already exists in the legislation.

Alternatives

Amending the Regulations is the only effective means of implementing the necessary changes as identified by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Benefits and Costs

The amendments are beneficial to all stakeholders in that they clarify the intention of the Regulations. The changes do not substantively change the process for a conversion and, as such, should have no cost consequences for a company considering a conversion pursuant to the Regulations.

Consultation

As these amendments clarify but do not substantively affect the Regulations, no external consultations were undertaken. The Department of Justice reviewed the proposed amendments and comments made by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations.

Compliance and Enforcement

The Regulations specify the requirements that must be met by a mutual company prior to any approval of a conversion proposal by the Minister of Finance, upon the recommendation of the Superintendent of Financial Institutions. These amendments do not have any impact on the compliance or enforcement of the Regulations.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION***(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)***Description**

Le *Règlement sur la transformation des sociétés mutuelles (assurance-vie)* (le « règlement ») énonce la procédure que doit appliquer une société mutuelle qui entend se démutualiser aux termes de la *Loi sur les sociétés d'assurances*. Le règlement expose les modalités qui permettent à de petites et de grandes sociétés d'assurance-vie mutuelles de se démutualiser. Il renferme certaines mesures visant à protéger les intérêts des souscripteurs. La version actuelle du règlement est entrée en vigueur en 1999.

Dans une lettre datée du 7 février 2002, le conseiller juridique du Comité mixte permanent de l'examen de la réglementation proposait trois changements au règlement, notamment :

1. **Article 1, définition de « souscripteur admissible »** — La modification du paragraphe 4(1) du règlement afin d'ajouter une exigence explicite, à savoir que la proposition précise la période au cours de laquelle une société doit recevoir les demandes relatives à une police pour que le souscripteur soit réputé « souscripteur admissible ». Le paragraphe 4(1) énonce les exigences relatives à une proposition de transformation. La modification assurerait la concordance de l'exigence précisée à l'article 4 et de la définition de l'expression « souscripteur admissible », qui mentionne la période d'admissibilité prévue à titre d'exigence implicite.
2. **Paragraphe 4(2)** — La modification de la version française de ce paragraphe par suppression du terme « applicables » pour assurer la correspondance avec la version anglaise.
3. **Paragraphe 7(1)** — La modification du paragraphe 7(1) par suppression du préambule, qui reprend le libellé existant de la Loi.

Solutions envisagées

La modification du règlement constitue le seul moyen efficace de mettre en oeuvre les changements nécessaires par le Comité mixte permanent de l'examen de la réglementation.

Avantages et coûts

Les changements profiteront à tous les intervenants, car ils préciseront l'intention du règlement. Ils ne modifient pas sensiblement le processus visant à modifier une transformation et, en principe, ne doivent pas influencer sur les coûts d'une société qui envisage une transformation aux termes du règlement.

Consultations

Comme les changements précisent le règlement sans le modifier sensiblement, aucune consultation externe n'a été effectuée. Le ministère de la Justice a examiné les changements proposés et les observations formulées par le Comité mixte permanent de l'examen de la réglementation.

Respect et exécution

Le règlement précise les exigences que doit respecter une société mutuelle avant que sa demande de transformation ne soit approuvée par le ministre des Finances à la recommandation du surintendant des institutions financières. Ces changements n'influent pas sur le respect et l'exécution du règlement.

Contact

Gerry Salembier
Director
Financial Institutions Division
Financial Sector Policy Branch
Department of Finance
L'Esplanade Laurier, 15th Floor, East Tower
140 O'Connor Street
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Telephone: (613) 992-1631
FAX: (613) 943-1334

Personne-ressource

Gerry Salembier
Directeur
Division des institutions financières
Direction de la politique du secteur financier
Ministère des Finances
L'Esplanade Laurier, 15^e étage, Tour Est
140, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Téléphone : (613) 992-1631
TÉLÉCOPIEUR : (613) 943-1334

Registration
SOR/2004-203 23 September, 2004

CANADA TRANSPORTATION ACT

Regulations Amending the Railway Interswitching Regulations (Miscellaneous Program)

The Canadian Transportation Agency, pursuant to section 128 of the *Canada Transportation Act*^a, hereby makes the annexed *Regulations Amending the Railway Interswitching Regulations (Miscellaneous Program)*.

Gatineau, September 16, 2004

P.C. 2004-1061 23 September, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 36(1) of the *Canada Transportation Act*^a, hereby approves the annexed *Regulations Amending the Railway Interswitching Regulations (Miscellaneous Program)*, made by the Canadian Transportation Agency.

**REGULATIONS AMENDING THE RAILWAY
INTERSWITCHING REGULATIONS
(MISCELLANEOUS PROGRAM)**

AMENDMENTS

1. The definitions “Act” and “siding” in section 2 of the *Railway Interswitching Regulations*¹ are replaced by the following:

“Act” means the *Canada Transportation Act*; (*Loi*)

“siding” means

- (a) a private siding that connects with a line of railway of a terminal carrier,
- (b) a team track of a terminal carrier,
- (c) a track where traffic may be loaded or unloaded directly from or into a shipper’s facility abutting a terminal carrier’s tracks,
- (d) a track for loading or unloading in a public stockyard, and
- (e) a point of origin or a point of destination, as those expressions are defined in section 87 of the Act,

but does not include

- (f) a track that is used by a terminal carrier for the transfer of traffic between cars or between a car and a warehouse owned by the terminal carrier, or
- (g) a track that serves a reload or distribution compound, a container terminal or any other facility operated by a terminal carrier or its agent or for the terminal carrier’s own purposes; (*voie d’évitement*)

2. Paragraph 3(1)(b) of the Regulations is replaced by the following:

^a S.C. 1996, c. 10
¹ SOR/88-41

Enregistrement
DORS/2004-203 23 septembre 2004

LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA

Règlement correctif visant le Règlement sur l’interconnexion du trafic ferroviaire

En vertu de l’article 128 de la *Loi sur les transports au Canada*^a, l’Office des transports du Canada prend le *Règlement correctif visant le Règlement sur l’interconnexion du trafic ferroviaire*, ci-après.

Gatineau, le 16 septembre 2004

C.P. 2004-1061 23 septembre 2004

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 36(1) de la *Loi sur les transports au Canada*^a, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil agréée le *Règlement correctif visant le Règlement sur l’interconnexion du trafic ferroviaire*, ci-après, pris par l’Office des transports du Canada.

**RÈGLEMENT CORRECTIF VISANT
LE RÈGLEMENT SUR L’INTERCONNEXION
DU TRAFIC FERROVIAIRE**

MODIFICATIONS

1. Les définitions de « Loi » et « voie d’évitement », à l’article 2 du *Règlement sur l’interconnexion du trafic ferroviaire*¹, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« Loi » La *Loi sur les transports au Canada*. (*Act*)

« voie d’évitement »

- a) Voie latérale privée raccordée à la ligne de chemin de fer d’un transporteur de tête de ligne;
- b) voie de débord d’un transporteur de tête de ligne;
- c) voie sur laquelle les marchandises à transporter peuvent être chargées directement à partir d’une installation de l’expéditeur attenante aux voies d’un transporteur de tête de ligne ou déchargées directement dans cette installation;
- d) voie de chargement ou de déchargement située dans un parc à bestiaux public;
- e) point d’origine ou point de destination, au sens de l’article 87 de la Loi.

Sont exclues de la présente définition les voies suivantes :

- f) celle utilisée par un transporteur de tête de ligne pour le transfert du trafic d’un wagon à un autre ou d’un wagon à un entrepôt lui appartenant ou vice versa;
- g) celle desservant un terminal de transbordement ou de distribution, un terminal à conteneurs ou toute autre installation soit exploitée par un transporteur de tête de ligne ou son mandataire, soit utilisée par le transporteur de tête de ligne à ses propres fins. (*siding*)

2. L’alinéa 3(1)(b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

^a L.C. 1996, ch. 10
¹ DORS/88-41

(b) in respect of the operations and administration of a railway company if, in the immediately preceding three-year period, the company derived at least 90% of its gross freight revenues from interswitching, according to the returns prepared by the company under regulations made under section 50 of the Act.

3. Section 8 of the Regulations is replaced by the following:

8. Subject to section 9, the interswitching rate charged by a terminal carrier for traffic originating in or destined to an interswitching distance zone set out in column I of an item of the schedule is the interswitching rate set out in column II or III, as the case may be, of that item.

4. Section 10 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:

*Interswitching Rate for the Purpose of
Determining a Competitive Line Rate*

10. For the purpose of subsection 133(1) of the Act and with respect to the formula appearing in that subsection,

(a) the interswitching rate referred to in the description of A in that formula is the rate set out in column II or III, as the case may be, of item 4 of the schedule; and

(b) the value of E in the formula, namely, the total number of kilometres to which the interswitching rate applies, is 40 km as measured along the line of track of the terminal carrier.

COMING INTO FORCE

5. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

**REGULATORY IMPACT
ANALYSIS STATEMENT**

(This statement is not part of the Regulations.)

Description

The Miscellaneous Amendments Regulations correct some inconsistencies that have no policy implications and amend section 8 of the *Railway Interswitching Regulations* (the Regulations), which was declared to be in contravention of the *Canada Transportation Act* (the Act) by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (the SJC).

The amendment to section 8 of the Regulations is designed to reflect the opinion received from the SJC to the effect that the statutory authority granted to the Canadian Transportation Agency (the Agency) by section 128 of the Act extends to prescribing interswitching rates, not maximum rates. In January 1999, the Agency notified the Minister of Transport, pursuant to subsection 36(2) of the Act, of its intention to proceed with several amendments to the Regulations, including revision to section 8 of the Regulations in order to delete the reference to interswitching rates being considered as maximum rates. In April 1999, the Minister advised the Agency that the review of the Act would constitute the appropriate forum to examine the issue of interswitching rates being maximum rates.

The *Canada Transportation Act* Review Panel, appointed by the Minister of Transport, recommended that section 128 be amended to provide the Agency with the authority to prescribe

b) au fonctionnement et à l'administration de la compagnie de chemin de fer dans le cas où, dans les trois années précédentes, celle-ci a tiré au moins 90 % de ses recettes marchandises brutes de l'interconnexion, selon les rapports préparés par elle conformément aux règlements pris en vertu de l'article 50 de la Loi.

3. L'article 8 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

8. Sous réserve de l'article 9, le prix que le transporteur de tête de ligne exige pour l'interconnexion du trafic en provenance ou à destination d'une zone tarifaire d'interconnexion mentionnée à la colonne I de l'annexe est celui prévu aux colonnes II ou III de l'annexe, selon le cas.

4. L'article 10 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

10. Pour l'application du paragraphe 133(1) de la Loi :

a) le prix d'interconnexion que représente l'élément A de la formule figurant à ce paragraphe correspond au prix prévu aux colonnes II ou III de l'annexe, selon le cas, en regard de l'article 4;

b) le nombre de kilomètres visé par le prix d'interconnexion que représente l'élément E de cette formule correspond à 40 km, mesurés le long de la ligne de chemin de fer du transporteur de tête de ligne.

ENTRÉE EN VIGUEUR

5. Le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

**RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT
DE LA RÉGLEMENTATION**

(Ce résumé ne fait pas partie du règlement.)

Description

Le règlement correctif permet de régler certaines irrégularités sans incidence d'ordre politique et de modifier l'article 8 du *Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire* (le règlement) que le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (le Comité) a jugé contraire à la *Loi sur les transports au Canada* (la Loi).

La modification de l'article 8 du règlement vise à tenir compte de l'opinion du Comité selon laquelle le pouvoir législatif qui est conféré à l'Office des transports du Canada (l'Office) en vertu de l'article 128 de la Loi englobe la prescription des prix d'interconnexion et non pas des prix maximaux. En janvier 1999, l'Office avait avisé le ministre des Transports, conformément au paragraphe 36(2) de la Loi, qu'il se proposait d'entamer le processus de modification du règlement, y compris de revoir l'article 8 du règlement afin de supprimer la référence aux prix d'interconnexion comme étant des prix maximaux. En avril 1999, le ministre a avisé l'Office qu'il serait plus approprié d'examiner la question des prix d'interconnexion en tant que prix maximaux dans le cadre de l'examen de la Loi.

Le Comité d'examen de la *Loi sur les transports au Canada*, nommé par le ministre des Transports, avait recommandé que l'article 128 soit modifié afin de conférer à l'Office le pouvoir de

maximum rates. Following the report of the Review Panel, Parliament recognized the benefit of prescribed interswitching rates being considered as maximum rates and included this amendment in Bill C-26, *An Act to amend the Canada Transportation Act*. In essence, the promulgation of Bill C-26 would have made the wording of the Regulations conform to the legislation. In light of the Minister's advice in 1999 and the expected promulgation of Bill C-26, the Agency concluded that it was not appropriate to make regulatory amendments in this respect at that time. However, given the present uncertainty surrounding the promulgation of Bill C-26, the Agency has decided to proceed with the proposed revision of section 8 of the Regulations in order to make it consistent with the current Act, by prescribing a specific interswitching rate for each distance zone and deleting the reference to interswitching rates being considered as maximum rates.

Other amendments to the Regulations are necessary in order to ensure that they accurately reflect the legislative changes to the interswitching provisions introduced with the repeal of the *National Transportation Act, 1987* (the NTA, 1987) and the promulgation of the Act in 1996. The Act encompasses the interswitching provisions of the NTA, 1987, with the addition of some new wording for clarity of meaning and intent as well as the introduction of a clause preserving the interswitching rights of shippers located on lines discontinued and transferred outside of the federal jurisdiction.

The amendments to the Regulations include:

- an amendment to the definition of “Act” to refer to the Act instead of NTA, 1987;
- an amendment to the definition of “siding” in section 2 of the Regulations to include a point of origin or destination defined, for interswitching purposes, as a connection point between federal and provincial railways in order to preserve, in conformity with subsection 128(4) of the Act, the interswitching rate entitlement of shippers that are located on a line of a federal railway that has been transferred under Division V of the Act or section 158 of the NTA, 1987 to become a provincial railway;
- an amendment to paragraph 3(1)(b) of the Regulations to reflect the repeal of section 344 of the *Railway Act* which sets out the provisions concerning revenue data collection; and
- an amendment to section 10 of the Regulations to reflect that subsection 133(1) of the Act provides a formula for determining the interswitching rate to be used in calculating a Competitive Line Rate.

Benefits and Costs

It is expected that the housekeeping amendments to the terms of the Regulations will have no negative impact on the rail transportation industry and the rail users in Canada. A positive feature of the amendments is that the Regulations will fully conform to the Act and preserve the entitlement of shippers, located on a line of a former federal railway that has been transferred to a provincial railway, to an interswitching rate.

prescrire des prix maximaux. À la suite du dépôt du rapport du Comité d'examen de la Loi, le Parlement a reconnu l'avantage de prescrire des prix d'interconnexion en tant que prix maximaux. Aussi a-t-il inclus cette modification dans le projet de loi C-26, *Loi modifiant la Loi sur les transports au Canada*. Essentiellement, par suite de l'adoption du projet de loi C-26, le libellé du règlement aurait été conforme à celui de la législation. À la lumière du conseil que le ministre avait formulé en 1999 et de l'adoption prévue du projet de loi C-26, l'Office avait conclu qu'il ne convenait pas de modifier le règlement à ce moment-là. Cependant, compte tenu de l'incertitude actuelle entourant l'adoption du projet de loi C-26, l'Office a décidé d'aller de l'avant et de proposer comme prévu la modification de l'article 8 du règlement afin qu'il concorde avec la présente Loi, et ce en prescrivant des prix d'interconnexion spécifiques pour chaque zone tarifaire d'interconnexion et en supprimant la référence selon laquelle les prix d'interconnexion sont des prix maximaux.

D'autres modifications doivent être apportées au règlement afin d'assurer qu'il tient précisément compte des modifications législatives des dispositions relatives à l'interconnexion, lesquelles découlant de l'abrogation de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* (la LTN de 1987) et de l'adoption de la Loi en 1996. Les dispositions de la LTN de 1987 relatives à l'interconnexion sont enchâssées dans la Loi, à laquelle on a ajouté un nouveau libellé afin de clarifier le sens et de préciser l'intention. Une disposition a également été ajoutée afin de protéger les droits d'interconnexion des expéditeurs dont les installations sont situées sur des lignes abandonnées ou des lignes ne relevant plus de la compétence du gouvernement fédéral.

Les modifications au règlement comprennent :

- la modification de la définition de « Loi » afin de renvoyer à la Loi plutôt qu'à la LTN de 1987;
- la modification de la définition de « voie d'évitement » à l'article 2 du règlement pour y ajouter un point d'origine ou de destination défini, aux fins d'interconnexion, comme un lieu de correspondance entre des chemins de fer fédéraux et provinciaux afin de préserver, aux termes du paragraphe 128(4) de la Loi, le droit des expéditeurs de se prévaloir des prix d'interconnexion lorsque les installations de ceux-ci sont situées sur une ligne d'un chemin de fer fédéral qui a été cédée en vertu de la section V de la Loi ou de l'article 158 de la LTN de 1987 pour ainsi relever de la compétence provinciale;
- la modification de l'alinéa 3(1)(b) du règlement pour tenir compte de la révocation de l'article 344 de la *Loi sur les chemins de fer* qui porte sur la collecte des données sur les recettes; et
- la modification de l'article 10 du règlement pour indiquer que le paragraphe 133(1) de la Loi prescrit une formule de calcul des prix d'interconnexion devant servir à établir un prix de ligne concurrentiel.

Avantages et coûts

Les modifications d'ordre administratif à l'égard des dispositions du règlement ne devraient pas avoir d'incidence négative sur l'industrie du transport ferroviaire et les utilisateurs au Canada. Un des aspects positifs de la modification est que le règlement sera tout à fait conforme à la Loi et que l'on préservera les droits des expéditeurs — dont les installations sont situées sur des lignes qui relevaient auparavant du gouvernement fédéral, mais qui relèvent maintenant du provincial — de se prévaloir des prix d'interconnexion.

At the same time, it should be noted that the amendment to section 8 of the Regulations will remove the ability of railways to negotiate a rate lower than the prescribed interswitching rate set out in the Regulations. Removing the ability of railways to negotiate rates lower than the prescribed rates may have an impact on transportation costs of certain commodities that are dependent on interswitching manoeuvres and which are presently moving under special interswitching arrangements. An exception to this rule may lie in the fact that by negotiating special arrangements with the terminal carriers in respect of the interswitching of traffic, shippers may be able to preserve their ability to negotiate a rate lower than the prescribed rate.

The Agency is of the view that the amendment to section 8 of the Regulations may result in a slight increase in the total revenues derived by the railways from the interswitching services and may impact negatively on certain rail users. However, this regulatory amendment will not be a surprise to the rail transportation community as the industry has been aware since 1996 of the polemic surrounding the authority of the Agency to prescribe maximum interswitching rates.

Contact

Michel Maisonneuve
Senior Investigations Officer
Rail and Marine Complaints and Audit Services Directorate
Rail and Marine Branch
Canadian Transportation Agency
Ottawa, Ontario
K1A 0N9
Telephone: (819) 953-2235
FAX: (819) 953-5564
E-mail: michel.maisonneuve@cta-otc.gc.ca

Il importe également de noter qu'en vertu de l'article 8 modifié du règlement, les chemins de fer ne pourront plus négocier des prix d'interconnexion inférieurs à ceux prescrit par le règlement. Ainsi, l'élimination de cette option se répercutera sur les coûts de transport de certaines marchandises qui dépendent de certaines manoeuvres d'interconnexion et qui sont actuellement acheminées aux termes d'arrangements spéciaux d'interconnexion. Il y a peut-être une exception à cette règle du fait qu'en négociant des ententes spéciales avec les transporteurs de tête de ligne relativement à l'interconnexion du trafic, les expéditeurs pourraient se réserver l'option de pouvoir négocier des prix inférieurs aux prix prescrits.

L'Office est d'avis que la modification à l'article 8 du règlement pourrait donner lieu à une légère augmentation des recettes totales des chemins de fer qui assurent des services d'interconnexion et avoir des incidences négatives sur certains utilisateurs ferroviaires. Cependant, cette modification législative ne saura surprendre la communauté du transport ferroviaire, car l'industrie connaît depuis 1996 la polémique entourant le pouvoir de l'Office de prescrire des taux d'interconnexion maximaux.

Personne-ressource

Michel Maisonneuve
Agent principal, Enquêtes
Direction des plaintes sur les transports ferroviaire et maritime et services de vérification
Direction générale des transports ferroviaire et maritime
Office des transports du Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0N9
Téléphone : (819) 953-2235
TÉLÉCOPIEUR : (819) 953-5564
Courriel : michel.maisonneuve@cta-otc.gc.ca

Registration
SOR/2004-204 23 September, 2004

FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

Order Amending Schedule I.1 to the Financial Administration Act

P.C. 2004-1068 23 September, 2004

Whereas the Governor in Council considers it appropriate that the office of the Assistant Deputy Minister, Population and Public Health Branch, of the Department of Health be added to Schedule I.1 to the *Financial Administration Act* as a department for the purposes of that Act, to be known as the Public Health Agency of Canada;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 3(1)(a)^a of the *Financial Administration Act*, hereby makes the annexed *Order Amending Schedule I.1 to the Financial Administration Act*.

ORDER AMENDING SCHEDULE I.1 TO THE FINANCIAL ADMINISTRATION ACT

AMENDMENT

1. Schedule I.1 to the *Financial Administration Act*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

Column I	Column II
Division or Branch of the Public Service of Canada	Appropriate Minister
Public Health Agency of Canada <i>Agence de la santé publique du Canada</i>	Minister of Health

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on September 24, 2004.

Enregistrement
DORS/2004-204 23 septembre 2004

LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

Décret modifiant l'annexe I.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques

C.P. 2004-1068 23 septembre 2004

Attendu que la gouverneure en conseil juge opportun que le Bureau du sous-ministre adjoint, Direction générale de la santé de la population et de la santé publique, du ministère de la Santé, soit inscrit, sous le nom d'Agence de la santé publique du Canada, à l'annexe I.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques* comme ministère pour l'application de cette loi,

À ces causes, sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 3(1)a)^a de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe I.1 de la Loi sur la gestion des finances publiques*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE I.1 DE LA LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES

MODIFICATION

1. L'annexe I.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Colonne I	Colonne II
Secteur de l'administration publique fédérale	Ministre compétent
Agence de la santé publique du Canada <i>Public Health Agency of Canada</i>	Le ministre de la Santé

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 24 septembre 2004.

^a S.C. 1992, c. 1, s. 70(1)
¹ R.S., c. F-11

^a L.C. 1992, ch. 1, par. 70(1)
¹ L.R., ch. F-11

Registration
SOR/2004-205 23 September, 2004

PUBLIC SERVICE STAFF RELATIONS ACT

Order Amending Schedule I to the Public Service Staff Relations Act

P.C. 2004-1070 23 September, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to section 4 of the *Public Service Staff Relations Act*, hereby makes the annexed *Order Amending Schedule I to the Public Service Staff Relations Act*.

ORDER AMENDING SCHEDULE I TO THE PUBLIC SERVICE STAFF RELATIONS ACT

AMENDMENT

1. Part I of Schedule I to the *Public Service Staff Relations Act*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

Public Health Agency of Canada
Agence de la santé publique du Canada

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on September 24, 2004.

Enregistrement
DORS/2004-205 23 septembre 2004

LOI SUR LES RELATIONS DE TRAVAIL DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique

C.P. 2004-1070 23 septembre 2004

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'article 4 de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE I DE LA LOI SUR LES RELATIONS DE TRAVAIL DANS LA FONCTION PUBLIQUE

MODIFICATION

1. La partie I de l'annexe I de la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Agence de la santé publique du Canada
Public Health Agency of Canada

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 24 septembre 2004.

¹ R.S., c. P-35

¹ L.R., ch. P-35

Registration
SOR/2004-206 23 September, 2004

PRIVACY ACT

Order Amending the Schedule to the Privacy Act

P.C. 2004-1072 23 September, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 77(2) of the *Privacy Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Schedule to the Privacy Act*.

ORDER AMENDING THE SCHEDULE TO THE PRIVACY ACT

AMENDMENT

1. The schedule to the *Privacy Act*¹ is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “*Other Government Institutions*”:

Public Health Agency of Canada
Agence de la santé publique du Canada

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on September 24, 2004.

Enregistrement
DORS/2004-206 23 septembre 2004

LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS
PERSONNELS

Décret modifiant l'annexe de la Loi sur la protection des renseignements personnels

C.P. 2004-1072 23 septembre 2004

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 77(2) de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe de la Loi sur la protection des renseignements personnels*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE DE LA LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

MODIFICATION

1. L'annexe de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, sous l'intertitre « *Autres institutions fédérales* », de ce qui suit :

Agence de la santé publique du Canada
Public Health Agency of Canada

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 24 septembre 2004.

¹ R.S., c. P-21

¹ L.R., ch. P-21

Registration
SOR/2004-207 23 September, 2004

ACCESS TO INFORMATION ACT

Order Amending Schedule I to the Access to Information Act

P.C. 2004-1074 23 September, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 77(2) of the *Access to Information Act*, hereby makes the annexed *Order Amending Schedule I to the Access to Information Act*.

**ORDER AMENDING SCHEDULE I TO THE
ACCESS TO INFORMATION ACT**

AMENDMENT

1. Schedule I to the *Access to Information Act*¹ is amended by adding the following in alphabetical order under the heading “*Other Government Institutions*”:

Public Health Agency of Canada
Agence de la santé publique du Canada

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on September 24, 2004.

Enregistrement
DORS/2004-207 23 septembre 2004

LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION

Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur l'accès à l'information

C.P. 2004-1074 23 septembre 2004

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 77(2) de la *Loi sur l'accès à l'information*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur l'accès à l'information*, ci après.

**DÉCRET MODIFIANT L'ANNEXE I DE LA
LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION**

MODIFICATION

1. L'annexe I de la *Loi sur l'accès à l'information*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, sous l'intitulé « *Autres institutions fédérales* », de ce qui suit :

Agence de la santé publique du Canada
Public Health Agency of Canada

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 24 septembre 2004.

¹ R.S., c. A-1

¹ L.R., ch. A-1

Registration
SOR/2004-208 23 September, 2004

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Special Appointment Regulations, No. 2004-15

P.C. 2004-1078 23 September, 2004

Whereas, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission has decided that it is neither practicable nor in the best interests of the Public Service to apply that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, to David Butler-Jones on his appointment to the position of Chief Public Health Officer of Canada, Public Health Agency of Canada, and while employed in that position, and has excluded David Butler-Jones from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Chief Public Health Officer of Canada, Public Health Agency of Canada, and while employed in that position;

And whereas, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, the Public Service Commission recommends that the Governor in Council make the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2004-15*;

Therefore, Her Excellency the Governor General in Council,

(a) on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 41(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby approves the exclusion made by the Public Service Commission of David Butler-Jones from the operation of that Act, with the exception of sections 32, 33 and 34, on his appointment to the position of Chief Public Health Officer of Canada, Public Health Agency of Canada, and while employed in that position;

(b) on the recommendation of the Prime Minister and the Public Service Commission, pursuant to subsection 37(1) of the *Public Service Employment Act*, hereby makes the annexed *Special Appointment Regulations, No. 2004-15*.

**SPECIAL APPOINTMENT REGULATIONS,
NO. 2004-15**

GENERAL

1. The Governor in Council may appoint David Butler-Jones to the position of Chief Public Health Officer of Canada, Public Health Agency of Canada, to hold office during pleasure.

COMING INTO FORCE

2. These Regulations come into force on September 24, 2004.

Enregistrement
DORS/2004-208 23 septembre 2004

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Règlement n° 2004-15 portant affectation spéciale

C.P. 2004-1078 23 septembre 2004

Attendu que, conformément au paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique estime qu'il est difficilement réalisable et contraire aux intérêts de la fonction publique d'appliquer cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, à David Butler-Jones lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste d'administrateur en chef de la santé publique, Agence de la santé publique du Canada, et a exempté David Butler-Jones de l'application de cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste d'administrateur en chef de la santé publique, Agence de la santé publique du Canada;

Attendu que, en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, la Commission de la fonction publique recommande que la gouverneure en conseil prenne le *Règlement n° 2004-15 portant affectation spéciale*, ci-après,

À ces causes, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

a) sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 41(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, approuve l'exemption de l'application de cette loi, à l'exception des articles 32, 33 et 34, accordée par la Commission de la fonction publique à David Butler-Jones lors de sa nomination et pendant la durée de son emploi au poste d'administrateur en chef de la santé publique, Agence de la santé publique du Canada;

b) sur recommandation du premier ministre et de la Commission de la fonction publique et en vertu du paragraphe 37(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, prend le *Règlement n° 2004-15 portant affectation spéciale*, ci-après.

**RÈGLEMENT N° 2004-15 PORTANT
AFFECTATION SPÉCIALE**

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

1. La gouverneure en conseil peut nommer David Butler-Jones au poste d'administrateur en chef de la santé publique, Agence de la santé publique du Canada.

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent règlement entre en vigueur le 24 septembre 2004.

Registration
SI/2004-122 6 October, 2004

TERRITORIAL LANDS ACT

Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands (Ukkusiksalik National Park, Nunavut)

P.C. 2004-1021 23 September, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Indian Affairs and Northern Development, pursuant to paragraph 23(a) of the *Territorial Lands Act*, hereby makes the annexed *Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands (Ukkusiksalik National Park, Nunavut)*.

ORDER RESPECTING THE WITHDRAWAL FROM DISPOSAL OF CERTAIN LANDS (UKKUSIKSALIK NATIONAL PARK, NUNAVUT)

PURPOSE

1. The purpose of this Order is to withdraw certain lands from disposal in order to establish the Ukkusiksalik National Park in Nunavut.

LANDS WITHDRAWN FROM DISPOSAL

2. Subject to section 3, the tracts of territorial lands set out in the schedule, including the surface and subsurface rights to the lands, are withdrawn from disposal for the period beginning on the day on which this Order is made and ending on October 1, 2009.

EXISTING RIGHTS AND INTERESTS

3. For greater certainty, section 2 does not apply to

- (a) the locating of a mineral claim by the holder of a prospecting permit granted before the day on which this Order is made;
- (b) the recording of a mineral claim referred to in paragraph (a) or that was located before the day on which this Order is made;
- (c) the granting of a lease under the *Canada Mining Regulations* to a person with a recorded claim if the lease covers an area within the recorded claim;
- (d) the issuance of a significant discovery licence under the *Canada Petroleum Resources Act* to a holder of an exploration licence that was issued before the day on which this Order is made if the significant discovery licence covers an area subject to the exploration licence;
- (e) the issuance of a production licence under the *Canada Petroleum Resources Act* to a holder of a significant discovery licence referred to in paragraph (d) if the production licence covers an area subject to the significant discovery licence;
- (f) the issuance of a production licence under the *Canada Petroleum Resources Act* to a holder of an exploration licence or a significant discovery licence that was issued before the day on which this Order is made if the production licence covers an area subject to the exploration licence or the significant discovery licence;

Enregistrement
TR/2004-122 6 octobre 2004

LOI SUR LES TERRES TERRITORIALES

Décret déclarant inaliénables certaines terres (parc national Ukkusiksalik, Nunavut)

C.P. 2004-1021 23 septembre 2004

Sur recommandation du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien et en vertu de l'alinéa 23a) de la *Loi sur les terres territoriales*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret déclarant inaliénables certaines terres (parc national Ukkusiksalik, Nunavut)*, ci-après.

DÉCRET DÉCLARANT INALIÉNABLES CERTAINES TERRES (PARC NATIONAL UKKUSIKSALIK, NUNAVUT)

OBJET

1. Le présent décret a pour objet de déclarer certaines terres inaliénables pour permettre l'établissement du parc national Ukkusiksalik, au Nunavut.

TERRES INALIÉNABLES

2. Sous réserve de l'article 3, les parcelles territoriales décrites à l'annexe, y compris les droits de surface et les droits d'exploitation du sous-sol sur ces parcelles, sont déclarées inaliénables pendant la période commençant à la date de prise du présent décret et se terminant le 1^{er} octobre 2009.

DROITS ET TITRES EXISTANTS

3. Il est entendu que l'article 2 ne s'applique pas :

- a) à la localisation d'un claim minier par le titulaire d'un permis de prospection délivré avant la date de prise du présent décret;
- b) à l'enregistrement d'un claim minier qui est visé à l'alinéa a) ou qui a été localisé avant la date de prise du présent décret;
- c) à l'octroi d'une concession, en vertu du *Règlement sur l'exploitation minière au Canada*, au détenteur d'un claim enregistré, si la concession vise un périmètre situé à l'intérieur de ce claim;
- d) à l'octroi d'une attestation de découverte importante en application de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures* au titulaire d'un permis de prospection délivré avant la date de prise du présent décret, si le périmètre visé par l'attestation est également visé par le permis de prospection;
- e) à l'octroi d'une licence de production en application de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures* au titulaire d'une attestation de découverte importante visée à l'alinéa d), si le périmètre visé par la licence de production est également visé par l'attestation de découverte importante;
- f) à l'octroi d'une licence de production en application de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures* au titulaire d'un permis de prospection délivré avant la date de prise du présent décret ou d'une attestation de découverte importante octroyée avant cette

(g) the granting of a surface lease under the *Territorial Lands Act* to a holder of a recorded claim under the *Canada Mining Regulations* or of an interest under the *Canada Petroleum Resources Act* if the surface lease is required to allow the holder to exercise rights under the claim or interest; or

(h) the renewal of an interest.

date, si le périmètre visé par la licence de production est également visé par le permis de prospection ou par l'attestation de découverte importante;

g) à l'octroi d'un bail de surface en vertu de la *Loi sur les terres territoriales* au détenteur d'un claim enregistré aux termes du *Règlement sur l'exploitation minière au Canada* ou au titulaire d'un titre en vertu de la *Loi fédérale sur les hydrocarbures*, si le bail de surface est requis afin de permettre l'exercice des droits qui sont conférés par ce claim ou par ce titre;

h) au renouvellement d'un titre.

SCHEDULE
(Section 2)

TRACTS OF TERRITORIAL LANDS WITHDRAWN
FROM DISPOSAL (UKKUSIKSALIK NATIONAL
PARK, NUNAVUT)

PARK BOUNDARY DESCRIPTION

UKKUSIKSALIK NATIONAL PARK OF CANADA

In Nunavut;

Adjacent to Roes Welcome Sound in Hudson Bay;

All that parcel including Wager Bay, in the vicinity of Roes Welcome Sound, more properly described as follows: All coordinates are referred to the North American Datum 1983.

Commencing at a point on the ordinary low water mark of the western shoreline of Roes Welcome Sound at latitude 65°10'53" and approximate longitude 86°58'23"; (1)

Thence southwesterly to a point at latitude 65°10'21" and longitude 86°59'51"; (2)

Thence westerly to a point at latitude 65°09'50" and longitude 87°05'02"; (3)

Thence southwesterly to a point at latitude 65°07'05" and longitude 87°17'01"; (4)

Thence southwesterly to a point at latitude 65°01'00" and longitude 87°33'17"; (5)

Thence westerly to a point at latitude 65°01'37" and longitude 87°54'45"; (6)

Thence westerly to a point at latitude 65°02'06" and longitude 88°16'33"; (7)

Thence westerly to a point at latitude 65°02'04" and longitude 88°33'00"; (8)

Thence northerly to a point at latitude 65°08'12" and longitude 88°31'42"; (9)

Thence northwesterly to boundary monument 207RE as shown on a Plan of Parcel RE-31 recorded in the Canada Lands Surveys Records at Ottawa as 81596, a copy of which is filed in the Land Titles Office at Iqaluit as 3267, said monument being situated at approximate latitude 65°14'23" and approximate longitude 88°42'19"; (10)

Thence on a bearing of 110°42'11", a distance of 5 645.49 m to boundary monument 208RE as shown on said plan, said monument being situated at approximate latitude 65°13'23" and approximate longitude 88°35'28"; (11)

ANNEXE
(article 2)

PARCELLES TERRITORIALES DÉCLARÉES
INALIÉNABLES (PARC NATIONAL
UKKUSIKSALIK, NUNAVUT)

LIMITES DU PARC

PARC NATIONAL UKKUSIKSALIK DU CANADA

Au Nunavut;

Adjacent au détroit de Roes Welcome dans la baie d'Hudson;

Toute cette parcelle y compris la baie Wager, près du détroit Roes Welcome, plus particulièrement décrite comme suit : (toutes les coordonnées se rapportent au Système de référence géodésique nord-américain, 1983)

Commençant à un point sur la laisse de basse mer ordinaire du rivage ouest du détroit Roes Welcome par 65°10'53" de latitude et environ 86°58'23" de longitude; (1)

De là, vers le sud-ouest jusqu'à un point situé par 65°10'21" de latitude et 86°59'51" de longitude; (2)

De là, vers l'ouest jusqu'à un point situé par 65°09'50" de latitude et 87°05'02" de longitude; (3)

De là, vers le sud-ouest jusqu'à un point situé par 65°07'05" de latitude et 87°17'01" de longitude; (4)

De là, vers le sud-ouest jusqu'à un point situé par 65°01'00" de latitude et 87°33'17" de longitude; (5)

De là, vers l'ouest jusqu'à un point situé par 65°01'37" de latitude et 87°54'45" de longitude; (6)

De là, vers l'ouest jusqu'à un point situé par 65°02'06" de latitude et 88°16'33" de longitude; (7)

De là, vers l'ouest jusqu'à un point situé par 65°02'04" de latitude et 88°33'00" de longitude; (8)

De là, vers le nord jusqu'à un point situé par 65°08'12" de latitude et 88°31'42" de longitude; (9)

De là, vers le nord-ouest jusqu'à la borne 207RE telle qu'elle est indiquée sur le plan de la parcelle RE-31 déposé aux Archives des terres du Canada à Ottawa sous le numéro 81596, une copie duquel est déposée au Bureau des titres de biens-fonds à Iqaluit sous le numéro 3267, ladite borne étant située par environ 65°14'23" de latitude et environ 88°42'19" de longitude; (10)

De là, dans une direction de 110°42'11" sur une distance de 5 645,49 m jusqu'à la borne 208RE telle qu'elle est indiquée sur ledit plan, ladite borne étant située par environ 65°13'23" de latitude et environ 88°35'28" de longitude; (11)

Thence on a bearing of $110^{\circ}24'06''$, a distance of 7 025.65 m to boundary monument 209RE as shown on said plan, said monument being situated at approximate latitude $65^{\circ}12'09''$ and approximate longitude $88^{\circ}26'57''$; (12)

Thence on a bearing of $66^{\circ}17'55''$, a distance of 5 257.39 m to boundary monument 210RE as shown on said plan, said monument being situated at approximate latitude $65^{\circ}13'21''$ and approximate longitude $88^{\circ}20'51''$; (13)

Thence on a bearing of $50^{\circ}54'39''$, a distance of 3 976.76 m to boundary monument 211RE as shown on said plan, said monument being situated at approximate latitude $65^{\circ}14'44''$ and approximate longitude $88^{\circ}16'57''$; (14)

Thence northwesterly, easterly and northerly along the left bank of an unnamed stream, the ordinary high water mark of an unnamed lake, the left bank of Masivak Creek, and continuing westerly along the ordinary high water mark of Wager Bay to boundary monument 201RE as shown on said plan, said monument being situated at approximate latitude $65^{\circ}30'02''$ and approximate longitude $89^{\circ}21'12''$; (15)

Thence on a bearing of $188^{\circ}17'44''$, a distance of 13 243.75 m to boundary monument 202RE as shown on said plan, said monument being situated at approximate latitude $65^{\circ}22'57''$ and longitude approximate $89^{\circ}23'02''$; (16)

Thence southwesterly to a point at latitude $65^{\circ}18'47''$ and longitude $89^{\circ}39'20''$; (17)

Thence northwesterly to triangulation station number 739043 established by the Geodetic Survey Division of the Earth Sciences Sector, Natural Resources Canada at Ottawa, said station being situated at approximate latitude $65^{\circ}23'40''$ and approximate longitude $89^{\circ}54'05''$; (18)

Thence northerly to a point at latitude $65^{\circ}29'24''$ and longitude $89^{\circ}59'14''$; (19)

Thence westerly to a point at latitude $65^{\circ}32'24''$ and longitude $90^{\circ}17'27''$; (20)

Thence northwesterly to a point at latitude $65^{\circ}39'15''$ and longitude $90^{\circ}32'23''$; (21)

Thence westerly to a point at latitude $65^{\circ}37'57''$ and longitude $90^{\circ}51'17''$; (22)

Thence northwesterly to a point at latitude $65^{\circ}42'30''$ and longitude $91^{\circ}10'58''$; (23)

Thence westerly to a point at latitude $65^{\circ}45'12''$ and longitude $91^{\circ}32'24''$; (24)

Thence northwesterly to a point at latitude $65^{\circ}47'53''$ and longitude $91^{\circ}45'58''$; (25)

Thence northwesterly to a point at latitude $65^{\circ}51'40''$ and longitude $91^{\circ}59'06''$; (26)

Thence northwesterly to a point at latitude $65^{\circ}56'05''$ and longitude $92^{\circ}13'20''$; (27)

Thence northwesterly to a point at latitude $66^{\circ}00'44''$ and longitude $92^{\circ}30'00''$; (28)

Thence northerly to a point at latitude $66^{\circ}04'37''$ and longitude $92^{\circ}35'03''$; (29)

Thence northeasterly to a point at latitude $66^{\circ}05'39''$ and longitude $92^{\circ}32'22''$; (30)

Thence northerly to a point at latitude $66^{\circ}11'39''$ and longitude $92^{\circ}41'37''$; (31)

De là, dans une direction de $110^{\circ}24'06''$ sur une distance de 7 025,65 m jusqu'à la borne 209RE telle qu'elle est indiquée sur ledit plan, ladite borne étant située par environ $65^{\circ}12'09''$ de latitude et environ $88^{\circ}26'57''$ de longitude; (12)

De là, dans une direction de $66^{\circ}17'55''$ sur une distance de 5 257,39 m jusqu'à la borne 210RE telle qu'elle est indiquée sur ledit plan, ladite borne étant située par environ $65^{\circ}13'21''$ de latitude et environ $88^{\circ}20'51''$ de longitude; (13)

De là, dans une direction de $50^{\circ}54'39''$ sur une distance de 3 976,76 m jusqu'à la borne 211RE telle qu'elle est indiquée sur ledit plan, ladite borne étant située par environ $65^{\circ}14'44''$ de latitude et environ $88^{\circ}16'57''$ de longitude; (14)

De là, vers le nord-ouest, l'est et le nord, suivant la rive gauche d'un ruisseau sans nom, la laisse de haute mer ordinaire d'un lac sans nom, la rive gauche du ruisseau Masivak, et continuant vers l'ouest en suivant la laisse de haute mer ordinaire de la baie Wager jusqu'à la borne 201RE telle qu'elle est indiquée sur ledit plan, ladite borne étant située par environ $65^{\circ}30'02''$ de latitude et environ $89^{\circ}21'12''$ de longitude; (15)

De là, dans une direction de $188^{\circ}17'44''$ sur une distance de 13 243,75 m jusqu'à la borne 202RE telle qu'elle est indiquée sur ledit plan, ladite borne étant située par environ $65^{\circ}22'57''$ de latitude et environ $89^{\circ}23'02''$ de longitude; (16)

De là, vers le sud-ouest jusqu'à un point situé par $65^{\circ}18'47''$ de latitude et $89^{\circ}39'20''$ de longitude; (17)

De là, vers le nord-ouest jusqu'à la station de triangulation numéro 739043 établie par la Division des levés géodésiques du Secteur des sciences de la Terre, ministère des Ressources naturelles, à Ottawa, ladite station étant située par environ $65^{\circ}23'40''$ de latitude et environ $89^{\circ}54'05''$ de longitude; (18)

De là, vers le nord jusqu'à un point situé par $65^{\circ}29'24''$ de latitude et $89^{\circ}59'14''$ de longitude; (19)

De là, vers l'ouest jusqu'à un point situé par $65^{\circ}32'24''$ de latitude et $90^{\circ}17'27''$ de longitude; (20)

De là, vers le nord-ouest jusqu'à un point situé par $65^{\circ}39'15''$ de latitude et $90^{\circ}32'23''$ de longitude; (21)

De là, vers l'ouest jusqu'à un point situé par $65^{\circ}37'57''$ de latitude et $90^{\circ}51'17''$ de longitude; (22)

De là, vers le nord-ouest jusqu'à un point situé par $65^{\circ}42'30''$ de latitude et $91^{\circ}10'58''$ de longitude; (23)

De là, vers l'ouest jusqu'à un point situé par $65^{\circ}45'12''$ de latitude et $91^{\circ}32'24''$ de longitude; (24)

De là, vers le nord-ouest jusqu'à un point situé par $65^{\circ}47'53''$ de latitude et $91^{\circ}45'58''$ de longitude; (25)

De là, vers le nord-ouest jusqu'à un point situé par $65^{\circ}51'40''$ de latitude et $91^{\circ}59'06''$ de longitude; (26)

De là, vers le nord-ouest jusqu'à un point situé par $65^{\circ}56'05''$ de latitude et $92^{\circ}13'20''$ de longitude; (27)

De là, vers le nord-ouest jusqu'à un point situé par $66^{\circ}00'44''$ de latitude et $92^{\circ}30'00''$ de longitude; (28)

De là, vers le nord jusqu'à un point situé par $66^{\circ}04'37''$ de latitude et $92^{\circ}35'03''$ de longitude; (29)

De là, vers le nord-est jusqu'à un point situé par $66^{\circ}05'39''$ de latitude et $92^{\circ}32'22''$ de longitude; (30)

De là, vers le nord jusqu'à un point situé par $66^{\circ}11'39''$ de latitude et $92^{\circ}41'37''$ de longitude; (31)

Thence northeasterly to a point at latitude 66°14'35" and longitude 92°38'05";	(32)	De là, vers le nord-est jusqu'à un point situé par 66°14'35" de latitude et 92°38'05" de longitude;	(32)
Thence northeasterly to a point at latitude 66°15'53" and longitude 92°33'17";	(33)	De là, vers le nord-est jusqu'à un point situé par 66°15'53" de latitude et 92°33'17" de longitude;	(33)
Thence northeasterly to a point at latitude 66°19'11" and longitude 92°26'16";	(34)	De là, vers le nord-est jusqu'à un point situé par 66°19'11" de latitude et 92°26'16" de longitude;	(34)
Thence northerly to a point at latitude 66°22'07" and longitude 92°24'31";	(35)	De là, vers le nord jusqu'à un point situé par 66°22'07" de latitude et 92°24'31" de longitude;	(35)
Thence northeasterly to a point at latitude 66°22'30" and longitude 92°23'47";	(36)	De là, vers le nord-est jusqu'à un point situé par 66°22'30" de latitude et 92°23'47" de longitude;	(36)
Thence northeasterly to a point at latitude 66°23'32" and longitude 92°21'31";	(37)	De là, vers le nord-est jusqu'à un point situé par 66°23'32" de latitude et 92°21'31" de longitude;	(37)
Thence northeasterly to a point at latitude 66°24'30" and longitude 92°18'41";	(38)	De là, vers le nord-est jusqu'à un point situé par 66°24'30" de latitude et 92°18'41" de longitude;	(38)
Thence northeasterly to a point at latitude 66°25'27" and longitude 92°15'59";	(39)	De là, vers le nord-est jusqu'à un point situé par 66°25'27" de latitude et 92°15'59" de longitude;	(39)
Thence northerly to a point at latitude 66°28'16" and longitude 92°14'08";	(40)	De là, vers le nord jusqu'à un point situé par 66°28'16" de latitude et 92°14'08" de longitude;	(40)
Thence northeasterly to a point at latitude 66°28'51" and longitude 92°12'51";	(41)	De là, vers le nord-est jusqu'à un point situé par 66°28'51" de latitude et 92°12'51" de longitude;	(41)
Thence southeasterly to a point at latitude 66°28'47" and longitude 92°12'39";	(42)	De là, vers le sud-est jusqu'à un point situé par 66°28'47" de latitude et 92°12'39" de longitude;	(42)
Thence easterly to a point at latitude 66°29'10" and longitude 91°48'48";	(43)	De là, vers l'est jusqu'à un point situé par 66°29'10" de latitude et 91°48'48" de longitude;	(43)
Thence southeasterly to a point at latitude 66°26'06" and longitude 91°42'40";	(44)	De là, vers le sud-est jusqu'à un point situé par 66°26'06" de latitude et 91°42'40" de longitude;	(44)
Thence southerly to a point at latitude 66°20'44" and longitude 91°41'05";	(45)	De là, vers le sud jusqu'à un point situé par 66°20'44" de latitude et 91°41'05" de longitude;	(45)
Thence southeasterly to a point at latitude 66°17'48" and longitude 91°31'55";	(46)	De là, vers le sud-est jusqu'à un point situé par 66°17'48" de latitude et 91°31'55" de longitude;	(46)
Thence easterly to a point at latitude 66°19'35" and longitude 91°05'54";	(47)	De là, vers l'est jusqu'à un point situé par 66°19'35" de latitude et 91°05'54" de longitude;	(47)
Thence northeasterly to a point at latitude 66°23'04" and longitude 90°51'32";	(48)	De là, vers le nord-est jusqu'à un point situé par 66°23'04" de latitude et 90°51'32" de longitude;	(48)
Thence northeasterly to a point at latitude 66°29'52" and longitude 90°34'05";	(49)	De là, vers le nord-est jusqu'à un point situé par 66°29'52" de latitude et 90°34'05" de longitude;	(49)
Thence easterly to a point at latitude 66°30'39" and longitude 90°27'51";	(50)	De là, vers l'est jusqu'à un point situé par 66°30'39" de latitude et 90°27'51" de longitude;	(50)
Thence southeasterly to boundary monument 4RE as shown on a Plan of Parcel RE-37 recorded in the Canada Lands Surveys Records at Ottawa as 81593, a copy of which is filed in the Land Titles Office at Iqaluit as 3272, said monument being situated at approximate latitude 66°24'13" and approximate longitude 90°10'33";	(51)	De là, vers le sud-est jusqu'à la borne 4RE telle qu'elle est indiquée sur le plan de la parcelle RE-37 déposé aux Archives des terres du Canada à Ottawa sous le numéro 81593, une copie duquel est déposée au Bureau des titres de biens-fonds à Iqaluit sous le numéro 3272, ladite borne étant située par environ 66°24'13" de latitude et environ 90°10'33" de longitude;	(51)
Thence easterly to a point at latitude 66°23'14" and longitude 89°56'45";	(52)	De là, vers l'est jusqu'à un point situé par 66°23'14" de latitude et 89°56'45" de longitude;	(52)
Thence southeasterly to a point at latitude 66°15'34" and longitude 89°42'54";	(53)	De là, vers le sud-est jusqu'à un point situé par 66°15'34" de latitude et 89°42'54" de longitude;	(53)
Thence easterly to a point at latitude 66°19'28" and longitude 89°16'01";	(54)	De là, vers l'est jusqu'à un point situé par 66°19'28" de latitude et 89°16'01" de longitude;	(54)
Thence northeasterly to a point at latitude 66°23'45" and longitude 88°58'50";	(55)	De là, vers le nord-est jusqu'à un point situé par 66°23'45" de latitude et 88°58'50" de longitude;	(55)
Thence northeasterly to a point at latitude 66°27'26" and longitude 88°48'57";	(56)	De là, vers le nord-est jusqu'à un point situé par 66°27'26" de latitude et 88°48'57" de longitude;	(56)

Thence easterly to a point at latitude 66°28'27" and longitude 88°40'44"; (57)

Thence southeasterly to a point at latitude 66°25'05" and longitude 88°34'16"; (58)

Thence southerly to a point at latitude 66°16'03" and longitude 88°35'55"; (59)

Thence southeasterly to a point at latitude 66°10'31" and longitude 88°26'43"; (60)

Thence southerly to a point at latitude 65°59'45" and longitude 88°20'17"; (61)

Thence southeasterly to a point at latitude 65°50'51" and longitude 88°07'36"; (62)

Thence southeasterly to a point at latitude 65°42'00" and longitude 87°56'57"; (63)

Thence southeasterly to triangulation station number 6490700 established by the Geodetic Survey Division of the Earth Sciences Sector, Natural Resources Canada at Ottawa, said station being situated at approximate latitude 65°31'30" and approximate longitude 87°44'07"; (64)

Thence easterly to a point at latitude 65°30'34" and longitude 87°30'38"; (65)

Thence southeasterly to a point at latitude 65°27'02" and longitude 87°11'11"; (66)

Thence southeasterly to triangulation station number 6490705 established by the Geodetic Survey Division of the Earth Sciences Sector, Natural Resources Canada at Ottawa, said station being situated at approximate latitude 65°25'51" and approximate longitude 87°08'57"; (67)

Thence southeasterly to a point on the ordinary low water mark of the western shoreline of Roes Welcome Sound at latitude 65°24'25" and approximate longitude 87°02'59"; (68)

Thence southerly, in a straight line, to the point of commencement; (1)

Saving and excepting therefrom and reserving thereout Inuit Owned Land Parcel RE-32 as shown on a plan recorded in the Canada Lands Surveys Records at Ottawa as 81597, a copy of which is filed in the Land Titles Office at Iqaluit as 3271;

Including all shoals, islands, sandbars and spits that may be periodically exposed at low tide;

Including all mines and minerals, including hydrocarbons, whether solid, liquid or gaseous, and rights to work the same; and

Including any substances or materials that may be disposed of pursuant to the *Territorial Quarrying Regulations*.

Said Ukkusiksalik National Park of Canada containing an area of approximately 20 558 km².

EXPLANATORY NOTE

(This note is not part of the Order.)

The Order withdraws certain lands in Nunavut from disposal, including the surface and subsurface rights, for the period beginning on the day on which the Order is made and ending on October 1, 2009, for the reason that the lands may be required to facilitate the establishment of the Ukkusiksalik National Park in Nunavut.

De là, vers l'est jusqu'à un point situé par 66°28'27" de latitude et 88°40'44" de longitude; (57)

De là, vers le sud-est jusqu'à un point situé par 66°25'05" de latitude et 88°34'16" de longitude; (58)

De là, vers le sud jusqu'à un point situé par 66°16'03" de latitude et 88°35'55" de longitude; (59)

De là, vers le sud-est jusqu'à un point situé par 66°10'31" de latitude et 88°26'43" de longitude; (60)

De là, vers le sud jusqu'à un point situé par 65°59'45" de latitude et 88°20'17" de longitude; (61)

De là, vers le sud-est jusqu'à un point situé par 65°50'51" de latitude et 88°07'36" de longitude; (62)

De là, vers le sud-est jusqu'à un point situé par 65°42'00" de latitude et 87°56'57" de longitude; (63)

De là, vers le sud-est jusqu'à la station de triangulation numéro 6490700 établie par la Division des levés géodésiques du Secteur des sciences de la Terre, ministère des Ressources naturelles, à Ottawa, ladite station étant située par environ 65°31'30" de latitude et environ 87°44'07" de longitude; (64)

De là, vers l'est jusqu'à un point situé par 65°30'34" de latitude et 87°30'38" de longitude; (65)

De là, vers le sud-est jusqu'à un point situé par 65°27'02" de latitude et 87°11'11" de longitude; (66)

De là, vers le sud-est jusqu'à la station de triangulation numéro 6490705 établie par la Division des levés géodésiques du Secteur des sciences de la Terre, ministère des Ressources naturelles, à Ottawa, ladite station étant située par environ 65°25'51" de latitude et environ 87°08'57" de longitude; (67)

De là, vers le sud-est jusqu'à un point sur la laisse de basse mer ordinaire du rivage ouest du détroit Roes Welcome par 65°24'25" de latitude et environ 87°02'59" de longitude; (68)

De là, vers le sud en ligne droite, jusqu'au point de départ; (1)

Sauf les terres inuites, parcelle RE-32 telle qu'elle est indiquée sur un plan déposé aux Archives des terres du Canada à Ottawa sous le numéro 81597, une copie duquel est déposée au Bureau des titres de biens-fonds à Iqaluit sous le numéro 3271.

Y compris tous les hauts-fonds, les îles, les bancs de sable et les flèches pouvant être exposés périodiquement à marée basse;

Y compris les mines et minéraux qui s'y trouvent, y compris les hydrocarbures, à l'état solide, liquide ou gazeux, ainsi que le droit de les exploiter;

Y compris toutes matières ou tous matériaux qui peuvent être aliénés conformément au *Règlement sur l'exploitation de carrières territoriales*.

Ledit Parc national Ukkusiksalik du Canada renfermant environ 20 558 km².

NOTE EXPLICATIVE

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

Le décret a pour objet de déclarer inaliénables certaines terres du Nunavut, y compris les droits de surface et les droits d'exploitation du sous-sol sur celles-ci, pendant la période commençant à la date de prise du décret et se terminant le 1^{er} octobre 2009, en raison du fait que ces terres pourraient servir à l'établissement du parc national Ukkusiksalik, au Nunavut.

Registration
SI/2004-123 6 October, 2004

Enregistrement
TR/2004-123 6 octobre 2004

PUBLIC SERVICE REARRANGEMENT AND TRANSFER OF DUTIES ACT

LOI SUR LES RESTRUCTURATIONS ET LES TRANSFERTS D'ATTRIBUTIONS DANS L'ADMINISTRATION PUBLIQUE

Order Transferring from the Department of Health to the Public Health Agency of Canada the Control and Supervision of the Population and Public Health Branch and Ordering the Minister of Health to Preside Over the Agency

Décret transférant du ministre de la Santé à l'Agence de la santé publique du Canada la responsabilité à l'égard de la Direction générale de la santé de la population et de la santé publique et plaçant l'Agence sous l'autorité du ministre de la Santé

P.C. 2004-1069 23 September, 2004

C.P. 2004-1069 23 septembre 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, hereby

Sur recommandation du premier ministre, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

(a) pursuant to paragraph 2(a) of the *Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act*, transfers from the Department of Health to the Public Health Agency of Canada the control and supervision of the portion of the public service in the Department of Health known as the Population and Public Health Branch, and

a) en vertu de l'alinéa 2a) de la *Loi sur les restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique*, transfère du ministère de la Santé à l'Agence de la santé publique du Canada la responsabilité à l'égard du secteur de l'administration publique connu sous le nom de Direction générale de la santé de la population et de la santé publique;

(b) orders that the Minister of Health shall preside over the Public Health Agency of Canada,

b) place l'Agence de la santé publique du Canada sous l'autorité du ministre de la Santé.

effective September 24, 2004.

Ces mesures prennent effet le 24 septembre 2004.

Registration
SI/2004-124 6 October, 2004

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Order Designating the Public Health Agency of Canada as a Department and the Chief Public Health Officer of Canada as Deputy Head

P.C. 2004-1071 23 September, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, hereby

(a) pursuant to the definition “department” in subsection 2(1) of the *Public Service Employment Act*, designates the Public Health Agency of Canada as a department for the purposes of that Act, and

(b) pursuant to paragraph (b) of the definition “deputy head” in subsection 2(1) of the *Public Service Employment Act*, designates the Chief Public Health Officer of Canada as the deputy head of that department for the purposes of that Act,

effective September 24, 2004.

Enregistrement
TR/2004-124 6 octobre 2004

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Décret désignant l'Agence de la santé publique du Canada comme ministère et l'administrateur en chef de la santé publique du Canada comme administrateur général

C.P. 2004-1071 23 septembre 2004

Sur recommandation du premier ministre, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil :

a) en vertu de la définition de « ministères » au paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, désigne l'Agence de la santé publique du Canada comme ministère pour l'application de cette loi;

b) en vertu de l'alinéa b) de la définition de « administrateur général » au paragraphe 2(1) de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, désigne l'administrateur en chef de la santé publique du Canada comme administrateur général de l'Agence de la santé publique du Canada pour l'application de cette loi.

Ces mesures prennent effet le 24 septembre 2004.

Registration
SI/2004-125 6 October, 2004

PRIVACY ACT

Order Amending the Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order

P.C. 2004-1073 23 September, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph (b) of the definition "head" in section 3 of the *Privacy Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order*.

ORDER AMENDING THE PRIVACY ACT HEADS OF GOVERNMENT INSTITUTIONS DESIGNATION ORDER

AMENDMENT

1. The schedule to the *Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order*¹ is amended by adding the following in numerical order:

Item	Column I Government Institution	Column II Position
91.1	Public Health Agency of Canada <i>Agence de la santé publique du Canada</i>	Minister of Health <i>Ministre de la Santé</i>

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on September 24, 2004.

Enregistrement
TR/2004-125 6 octobre 2004

LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS
PERSONNELS

Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)

C.P. 2004-1073 23 septembre 2004

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa b) de la définition de « responsable d'institution fédérale » à l'article 3 de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET SUR LA DÉSIGNATION DES RESPONSABLES D'INSTITUTIONS FÉDÉRALES (LOI SUR LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS)

MODIFICATION

1. L'annexe du *Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Article	Colonne I Institution fédérale	Colonne II Poste
9.111	Agence de la santé publique du Canada <i>Public Health Agency of Canada</i>	Ministre de la Santé <i>Minister of Health</i>

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 24 septembre 2004.

¹ SI/83-114

¹ TR/83-114

Registration
SI/2004-126 6 October, 2004

ACCESS TO INFORMATION ACT

**Order Amending the Access to Information Act
Heads of Government Institutions Designation
Order**

P.C. 2004-1075 23 September, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph (b) of the definition "head" in section 3 of the *Access to Information Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order*.

**ORDER AMENDING THE ACCESS TO INFORMATION
ACT HEADS OF GOVERNMENT INSTITUTIONS
DESIGNATION ORDER**

AMENDMENT

1. The schedule to the *Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order*¹ is amended by adding the following in numerical order:

Item	Column I Government Institution	Column II Position
84.1	Public Health Agency of Canada <i>Agence de la santé publique du Canada</i>	Minister of Health <i>Ministre de la Santé</i>

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on September 24, 2004.

Enregistrement
TR/2004-126 6 octobre 2004

LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION

**Décret modifiant le Décret sur la désignation des
responsables d'institutions fédérales (Loi sur
l'accès à l'information)**

C.P. 2004-1075 23 septembre 2004

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa b) de la définition de « responsable d'institution fédérale » à l'article 3 de la *Loi sur l'accès à l'information*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information)*, ci-après.

**DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET SUR LA
DÉSIGNATION DES RESPONSABLES D'INSTITUTIONS
FÉDÉRALES (LOI SUR L'ACCÈS À L'INFORMATION)**

MODIFICATION

1. L'annexe du *Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information)*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

Article	Colonne I Institution fédérale	Colonne II Poste
9.111	Agence de la santé publique du Canada <i>Public Health Agency of Canada</i>	Ministre de la Santé <i>Minister of Health</i>

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 24 septembre 2004.

¹ SI/83-113

¹ TR/83-113

Registration
SI/2004-127 6 October, 2004

CANADIAN SECURITY INTELLIGENCE SERVICE ACT

Order Amending the Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order

P.C. 2004-1076 23 September, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to paragraph 29(e) of the *Canadian Security Intelligence Service Act*, hereby makes the annexed *Order Amending the Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order*.

ORDER AMENDING THE CANADIAN SECURITY INTELLIGENCE SERVICE ACT DEPUTY HEADS OF THE PUBLIC SERVICE OF CANADA ORDER

AMENDMENT

1. The schedule to the *Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order*¹ is amended by adding the following in numerical order:

	Column I	Column II
Item	Portion of the public service of Canada	Position
92.1	Public Health Agency of Canada <i>Agence de la santé publique du Canada</i>	Chief Public Health Officer of Canada <i>Administrateur en chef de la santé publique du Canada</i>

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on September 24, 2004.

Enregistrement
TR/2004-127 6 octobre 2004

LOI SUR LE SERVICE CANADIEN DU RENSEIGNEMENT DE SÉCURITÉ

Décret modifiant le Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité)

C.P. 2004-1076 23 septembre 2004

Sur recommandation du premier ministre et en vertu de l'alinéa 29e) de la *Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend le *Décret modifiant le Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité)*, ci-après.

DÉCRET MODIFIANT LE DÉCRET SUR LA DÉSIGNATION DES ADMINISTRATEURS GÉNÉRAUX DE L'ADMINISTRATION PUBLIQUE FÉDÉRALE (LOI SUR LE SERVICE CANADIEN DU RENSEIGNEMENT DE SÉCURITÉ)

MODIFICATION

1. L'annexe du *Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité)*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre numérique, de ce qui suit :

	Colonne I	Colonne II
Article	Secteur de l'administration publique fédérale	Poste
5.2	Agence de la santé publique du Canada <i>Public Health Agency of Canada</i>	Administrateur en chef de la santé publique du Canada <i>Chief Public Health Officer of Canada</i>

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur le 24 septembre 2004.

¹ SI/93-81

¹ TR/93-81

Registration
SI/2004-128 6 October, 2004

AUDITOR GENERAL ACT

Direction Amending the Direction Applying the Auditor General Act Sustainable Development Strategy Requirements to Certain Departments

P.C. 2004-1077 23 September, 2004

Her Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Prime Minister, pursuant to subsection 24(3)^a of the *Auditor General Act*, hereby makes the annexed *Direction Amending the Direction Applying the Auditor General Act Sustainable Development Strategy Requirements to Certain Departments*.

**DIRECTION AMENDING THE DIRECTION
APPLYING THE AUDITOR GENERAL ACT
SUSTAINABLE DEVELOPMENT
STRATEGY REQUIREMENTS TO
CERTAIN DEPARTMENTS**

AMENDMENT

1. The schedule to the *Direction Applying the Auditor General Act Sustainable Development Strategy Requirements to Certain Departments*¹ is amended by adding the following in alphabetical order:

Public Health Agency of Canada
Agence de la santé publique du Canada

COMING INTO FORCE

2. This Direction comes into force on September 24, 2004.

Enregistrement
TR/2004-128 6 octobre 2004

LOI SUR LE VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL

Directive modifiant la Directive assujettissant certains ministères aux exigences de la Loi sur le vérificateur général relatives aux stratégies de développement durable

C.P. 2004-1077 23 septembre 2004

Sur recommandation du premier ministre et en vertu du paragraphe 24(3)^a de la *Loi sur le vérificateur général*, Son Excellence la Gouverneure générale en conseil prend la *Directive modifiant la Directive assujettissant certains ministères aux exigences de la Loi sur le vérificateur général relatives aux stratégies de développement durable*, ci-après.

**DIRECTIVE MODIFIANT LA DIRECTIVE
ASSUJETTISSANT CERTAINS MINISTÈRES AUX
EXIGENCES DE LA LOI SUR LE VÉRIFICATEUR
GÉNÉRAL RELATIVES AUX STRATÉGIES DE
DÉVELOPPEMENT DURABLE**

MODIFICATION

1. L'annexe de la *Directive assujettissant certains ministères aux exigences de la Loi sur le vérificateur général relatives aux stratégies de développement durable*¹ est modifiée par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :

Agence de la santé publique du Canada
Public Health Agency of Canada

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. La présente directive entre en vigueur le 24 septembre 2004.

^a S.C. 1995, c. 43, s. 5
¹ SI/2004-109

^a L.C. 1995, ch. 43, art. 5
¹ TR/2004-109

TABLE OF CONTENTS **SOR: Statutory Instruments (Regulations)**
SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)

Registration No.	P.C. 2004	Department	Name of Statutory Instrument or Other Document	Page
SOR/2004-194		Natural Resources	Order Amending the Schedule to the Export and Import of Rough Diamonds Act.....	1324
SOR/2004-195	1009	Transport	Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Rear Impact Guards).....	1326
SOR/2004-196	1010	Transport	Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations	1353
SOR/2004-197	1011	Foreign Affairs	United Nations Sudan Regulations	1361
SOR/2004-198	1012	Agriculture and Agri-Food	Regulations Amending the Canada Grain Regulations.....	1365
SOR/2004-199	1014	Finance	Bank Holding Company Proposal Regulations	1392
SOR/2004-200	1023	Office of Infrastructure	Regulations Amending the Regulations Prescribing Capital Assets for the Purpose of the Definition “Strategic Infrastructure” in the Canada Strategic Infrastructure Fund Act	1400
SOR/2004-201	1025	Transport	Regulations Amending the Railway Interswitching Regulations.....	1406
SOR/2004-202	1029	Finance	Regulations Amending the Mutual Company (Life Insurance) Conversion Regulations.....	1420
SOR/2004-203	1061	Transport	Regulations Amending the Railway Interswitching Regulations (Miscellaneous Program).....	1423
SOR/2004-204	1068	Prime Minister	Order Amending Schedule 1.I to the Financial Administration Act.....	1427
SOR/2004-205	1070	Prime Minister	Order Amending Schedule 1 to the Public Service Staff Relations Act	1428
SOR/2004-206	1072	Prime Minister	Order Amending the Schedule to the Privacy Act.....	1429
SOR/2004-207	1074	Prime Minister	Order Amending Schedule I to the Access to Information Act.....	1430
SOR/2004-208	1078	Prime Minister Public Service Commission	Special Appointment Regulations, No. 2004-14	1431
SI/2004-122	1021	Indian Affairs and Northern Development	Order Respecting the Withdrawal from Disposal of Certain Lands (Ukkusiksalik National Park, Nunavut).....	1432
SI/2004-123	1069	Prime Minister	Order Transferring from the Department of Health to the Public Health Agency of Canada the Control and Supervision of the Population and Public Health Branch and Ordering the Minister of Health to Preside Over the Agency	1437
SI/2004-124	1071	Prime Minister	Order Designating the Public Health Agency of Canada as a Department and the Chief Public Health Officer of Canada as Deputy Head	1438
SI/2004-125	1073	Prime Minister	Order Amending the Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order	1439
SI/2004-126	1075	Prime Minister	Order Amending the Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order.....	1440
SI/2004-127	1076	Prime Minister	Order Amending the Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order.....	1441
SI/2004-128	1077	Prime Minister	Direction Amending the Direction Applying the Auditor General Act Sustainable Development Strategy Requirements to Certain Departments ..	1442

INDEX SOR: Statutory Instruments (Regulations)**SI: Statutory Instruments and Other Documents (Other than Regulations)**Abbreviations: e — erratum
n — new
r — revises
x — revokes

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Access to Information Act Heads of Government Institutions Designation Order —Order Amending..... Access to Information Act	SI/2004-126	06/10/04	1440	
Bank Holding Company Proposal Regulations Bank Act	SOR/2004-199	23/09/04	1392	n
Canada Grain Regulations—Regulations Amending Canada Grain Act	SOR/2004-198	23/09/04	1365	
Canadian Security Intelligence Service Act Deputy Heads of the Public Service of Canada Order—Order Amending..... Canadian Security Intelligence Service Act	SI/2004-127	06/10/04	1441	
Capital Assets for the Purpose of the Definition “Strategic Infrastructure” in the Canada Strategic Infrastructure Fund Act—Regulations Amending the Regulations Prescribing..... Canada Strategic Infrastructure Fund Act	SOR/2004-200	23/09/94	1400	
Designating the Public Health Agency of Canada as a Department and the Chief Public Health Officer of Canada as Deputy Head—Order Public Service Employment Act	SI/2004-124	06/10/04	1438	n
Direction Amending the Direction Applying the Auditor General Act Sustainable Development Strategy Requirements to Certain Departments..... Auditor General Act	SI/2004-128	10/06/04	1442	
Great Lakes Pilotage Tariff Regulations—Regulations Amending..... Pilotage Act	SOR/2004-196	23/09/04	1353	
Motor Vehicle Safety Regulations (Rear Impact Guards)—Regulations Amending . Motor Vehicle Safety Act	SOR/2004-195	23/09/04	1326	
Mutual Company (Life Insurance) Conversion Regulations—Regulations Amending..... Insurance Companies Act	SOR/2004-202	23/09/04	1420	
Order Transferring from the Department of Health to the Public Health Agency of Canada the Control and Supervision of the Population and Public Health Branch and Ordering the Minister of Health to Preside Over the Agency..... Public Service Rearrangement and Transfer of Duties Act	SI/2004-123	06/10/04	1437	n
Privacy Act Heads of Government Institutions Designation Order—Order Amending..... Privacy Act	SI/2004-125	06/10/04	1439	
Railway Interswitching Regulations—Regulations Amending..... Canada Transportation Act	SOR/2004-201	23/09/04	1406	
Railway Interswitching Regulations (Miscellaneous Program)—Regulations Amending..... Canada Transportation Act	SOR/2004-203	23/09/94	1423	
Schedule 1.I to the Act—Order Amending Financial Administration Act	SOR/2004-204	23/09/04	1427	
Schedule I to the Act—Order Amending Public Service Staff Relations Act	SOR/2004-205	23/09/04	1428	
Schedule I to the Act—Order Amending Access to Information Act	SOR/2004-207	23/09/04	1430	
Schedule to the Act—Order Amending Privacy Act	SOR/2004-206	23/09/04	1429	
Schedule to the Export and Import of Rough Diamonds Act—Order Amending Export and Import of Rough Diamonds Act	SOR/2004-194	21/09/04	1324	
Special Appointment Regulations, No. 2004-14..... Public Service Employment Act	SOR/2004-208	23/09/04	1431	n
United Nations Sudan Regulations United Nations Act	SOR/2004-197	23/09/04	1361	n

INDEX—Continued

Regulations Statutes	Registration No.	Date	Page	Comments
Withdrawal from Disposal of Certain Lands (Ukkusiksalik National Park, Nunavut)—Order Respecting Territorial Lands Act	SI/2004-122	06/10/04	1432	n

TABLE DES MATIÈRES DORS: Textes réglementaires (Règlements)
TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)

N° d'enregistrement	C.P. 2004	Ministère	Titre du texte réglementaire ou autre document	Page
DORS/2004-194		Ressources naturelles	Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur l'exportation et l'importation des diamants bruts	1324
DORS/2004-195	1009	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (dispositifs de protection arrière).....	1326
DORS/2004-196	1010	Transports	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs	1353
DORS/2004-197	1011	Affaires extérieures	Règlement d'application de la résolution des Nations Unies sur le Soudan .	1361
DORS/2004-198	1012	Agriculture et Agroaliments	Règlement modifiant le Règlement sur les grains du Canada.....	1365
DORS/2004-199	1014	Finances	Règlement sur les propositions de sociétés de portefeuille bancaires	1392
DORS/2004-200	1023	Bureau de l'infrastructure	Règlement modifiant le Règlement prévoyant des actifs immobilisés pour l'application de la définition de « infrastructure stratégique » de la Loi sur le Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique	1400
DORS/2004-201	1025	Transport	Règlement modifiant le Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire.....	1406
DORS/2004-202	1029	Finances	Règlement modifiant le Règlement sur la transformation de sociétés mutuelles (assurance-vie)	1420
DORS/2004-203	1061	Transports	Règlement correctif visant le Règlement sur l'interconnexion du trafic ferroviaire.....	1423
DORS/2004-204	1068	Premier ministre	Décret modifiant l'annexe 1.I de la Loi sur la gestion des finances publiques	1427
DORS/2004-205	1070	Premier ministre	Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur les relations de travail dans la fonction publique.....	1428
DORS/2004-206	1072	Premier ministre	Décret modifiant l'annexe de la Loi sur la protection des renseignements personnels.....	1429
DORS/2004-207	1074	Premier ministre	Décret modifiant l'annexe I de la Loi sur l'accès à l'information	1430
DORS/2004-208	1078	Premier ministre Commission de la fonction publique	Règlement n° 2004-14 portant affectation spéciale	1431
TR/2004-122	1021	Affaires indiennes et du Nord canadien	Décret déclarant inaliénables certaines terres (parc national Ukkusiksalik, Nunavut).....	1432
TR/2004-123	1069	Premier ministre	Décret transférant du ministre de la Santé à l'Agence de la santé publique du Canada la responsabilité à l'égard de la Direction générale de la santé de la population et de la santé publique et plaçant l'Agence sous l'autorité du ministre de la Santé	1437
TR/2004-124	1071	Premier ministre	Décret désignant l'Agence de la santé du Canada comme ministère et l'administrateur en chef de la santé publique du Canada comme administrateur général	1438
TR/2004-125	1073	Premier ministre	Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)	1439
TR/2004-126	1075	Premier ministre	Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information).....	1440
TR /2004-127	1076	Premier ministre	Décret modifiant le Décret sur la désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité)	1441
TR/2004-128	1077	Premier ministre	Directive modifiant la Directive assujettissant certains ministères aux exigences de la Loi sur le vérificateur général relatives aux stratégies de développement durable.....	1442

INDEX DORS: Textes réglementaires (Règlements)**TR: Textes réglementaires et autres documents (Autres que les Règlements)**
 Abréviations : e — erratum
 n — nouveau
 r — revise
 a — abroge

Règlements Lois	Enregistrement n ^o	Date	Page	Commentaires
Actifs immobilisés pour l'application de la définition de « infrastructure stratégique » de la Loi sur les Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique—Règlement modifiant le Règlement prévoyant Fonds canadien sur l'infrastructure stratégique (Loi)	DORS/2004-200	23/09/04	1326	
Affectation spéciale—Règlement n ^o 2004-14 Emploi dans la fonction publique (Loi)	DORS/2004-208	23/09/04	1431	n
Annexe de la Loi Protection des renseignements personnels (Loi)	DORS/2004-206	23/09/04	1429	
Annexe I de la Loi Gestion des finances publiques (Loi)	DORS/2004-204	23/09/04	1427	
Annexe I de la Loi Relations de travail dans la fonction publiques (Loi)	DORS/2004-205	23/09/04	1428	
Annexe I de la Loi sur l'accès à l'information Accès à l'information (Loi)	DORS/2004-207	23/09/04	1430	
Application de la résolution des Nations Unies sur le Soudan—Règlement Nations Unies (Loi)	DORS/2004-197	23/09/04	1365	n
Arrêté modifiant l'annexe de la Loi sur l'exportation et l'importation des diamants bruts Exportation et l'importation des diamants bruts (Loi)	DORS/2004-194	21/09/04	1324	
Décret déclarant inaliénables certaines terres (parc national Ukkusiksalik, Nunavut) Terres territoriales (Loi)	TR/2004-122	06/10/04	1432	n
Décret désignant l'Agence de la santé du Canada comme ministre et l'administrateur en chef de la santé publique du Canada comme administrateur général Emploi dans la fonction publique (Loi)	TR/2004-124	06/10/04	1438	n
Décret modifiant le Décret sur la désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur l'accès à l'information) Accès à l'information (Loi)	TR/2004-126	06/10/04	1440	
Décret transférant du ministre de la Santé à l'Agence de la santé publique du Canada la responsabilité à l'égard de la Direction générale de la santé de la population et de la santé publique et plaçant l'Agence sous l'autorité du ministre de la Santé Restructurations et les transferts d'attributions dans l'administration publique (Loi)	TR/2004-123	06/10/04	1437	n
Désignation des administrateurs généraux de l'administration publique fédérale (Loi sur le Service canadien du renseignement de sécurité)—Décret modifiant le Décret Service canadien du renseignement de sécurité (Loi)	TR/2004-127	06/10/04	1441	
Désignation des responsables d'institutions fédérales (Loi sur la protection des renseignements personnels)—Décret modifiant le Décret Protection des renseignements personnels (Loi)	TR/2004-125	06/10/04	1439	
Directive assujettissant certains ministères aux exigences de la Loi sur le vérificateur général relatives aux stratégies de développement durable— Directive modifiant Vérificateur général (Loi)	TR/2004-128	06/10/04	1442	
Grains du Canada—Règlement modifiant le Règlement Grains du Canada (Loi)	DORS/2004-198	23/09/04	1392	
Interconnexion du trafic ferroviaire—Règlement modifiant le Règlement Transports au Canada (Loi)	DORS/2004-201	23/09/04	1406	
Interconnexion du trafic ferroviaire—Règlement correctif visant le Règlement Transports au Canada (Loi)	DORS/2004-203	23/09/04	1423	
Propositions de sociétés de portefeuille bancaires—Règlement Banques (Loi)	DORS/2004-199	23/09/04	1400	n

INDEX—Suite

Règlements Lois	Enregistrement n°	Date	Page	Commentaires
Sécurité des véhicules automobiles (dispositifs de protection arrière)—Règlement modifiant le Règlement Sécurité automobile (Loi)	DORS/2004-195	23/09/04	1353	
Tarifs de pilotage des Grands Lacs—Règlement modifiant le Règlement Pilotage (Loi)	DORS/2004-196	23/09/04	1361	
Transformation de sociétés mutuelles (assurance-vie)—Règlement modifiant le Règlement Sociétés d'assurances (Loi)	DORS/2004-202	23/09/04	1420	



If undelivered, return COVER ONLY to:
Government of Canada Publications
Public Works and Government Services
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Publications du gouvernement du Canada
Travaux publics et Services gouvernementaux
Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5