

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part I

## Partie I

OTTAWA, SATURDAY, MARCH 30, 2002

OTTAWA, LE SAMEDI 30 MARS 2002

### NOTICE TO READERS

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

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Parts II and III below — Published every Saturday
- Part II Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 2, 2002, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

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

To subscribe to, or obtain copies of, the *Canada Gazette*, contact bookstores selling Government publications as listed in the telephone directory or write to: Canadian Government Publishing, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

### AVIS AU LECTEUR

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères des Parties II et III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 2 janvier 2002 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

On peut s'abonner à la *Gazette du Canada* ou en obtenir des exemplaires en s'adressant aux agents libraires associés énumérés dans l'annuaire téléphonique ou en s'adressant à : Les Éditions du gouvernement du Canada, Communication Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

<i>Canada Gazette</i>	<i>Part I</i>	<i>Part II</i>	<i>Part III</i>
Yearly subscription			
Canada	\$135.00	\$67.50	\$28.50
Outside Canada	US\$135.00	US\$67.50	US\$28.50
Per copy			
Canada	\$2.95	\$3.50	\$4.50
Outside Canada	US\$2.95	US\$3.50	US\$4.50

<i>Gazette du Canada</i>	<i>Partie I</i>	<i>Partie II</i>	<i>Partie III</i>
Abonnement annuel			
Canada	135,00 \$	67,50 \$	28,50 \$
Extérieur du Canada	135,00 \$US	67,50 \$US	28,50 \$US
Exemplaire			
Canada	2,95 \$	3,50 \$	4,50 \$
Extérieur du Canada	2,95 \$US	3,50 \$US	4,50 \$US

## REQUESTS FOR INSERTION

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Communication Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S9, (613) 991-1351 (Telephone), (613) 991-3540 (Facsimile).

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

Each client will receive a free copy of the *Canada Gazette* for every week during which a notice is published.

## DEMANDES D'INSERTION

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Communication Canada, 350, rue Albert, 5<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S9, (613) 991-1351 (téléphone), (613) 991-3540 (télécopieur).

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

Pour chaque semaine de parution d'un avis, le client recevra un exemplaire gratuit de la *Gazette du Canada*.

## TABLE OF CONTENTS

No. 13 — March 30, 2002

<b>Government House*</b> .....	790
(orders, decorations and medals)	
<b>Government Notices*</b> .....	796
<b>Parliament</b>	
House of Commons .....	803
<b>Commissions*</b> .....	804
(agencies, boards and commissions)	
<b>Miscellaneous Notices*</b> .....	813
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
<b>Proposed Regulations*</b> .....	823
(including amendments to existing regulations)	
<b>Index</b> .....	903

## TABLE DES MATIÈRES

N<sup>o</sup> 13 — Le 30 mars 2002

<b>Résidence du Gouverneur général*</b> .....	790
(ordres, décorations et médailles)	
<b>Avis du Gouvernement*</b> .....	796
<b>Parlement</b>	
Chambre des communes .....	803
<b>Commissions*</b> .....	804
(organismes, conseils et commissions)	
<b>Avis divers*</b> .....	813
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
<b>Règlements projetés*</b> .....	823
(y compris les modifications aux règlements existants)	
<b>Index</b> .....	904

\* Notices are listed alphabetically in the Index.

\* Les avis sont énumérés alphabétiquement dans l'index.

**GOVERNMENT HOUSE****MERITORIOUS SERVICE DECORATIONS**

The Governor General, the Right Honourable ADRIENNE CLARKSON, on the recommendation of the Canadian Decorations Advisory Committee, has awarded the Meritorious Service Decorations (civil division) as follows:

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

PIERRE MICHEL ALLARD, M.S.M.  
Hull, Quebec

One of Canada's foremost advocates of the restorative justice movement, Reverend Dr. Pierre Allard, a prison chaplain, has created innovative support networks bringing communities, offenders and victims together to discuss the individual and community impact of crime, and to assist in offenders' adjustment to life in the outside world. As part of this initiative, he was the driving force behind the 1985 opening of Spring House, a hospitality home near the Nova Scotia Springhill Institution, that provides lodging to the inmates' families, at a minimal cost. He also played a pivotal role as a member of a team of professors who developed and established the first course of study in correctional ministries at Queen's University in 1998. Through personal involvement, Reverend Allard has positively influenced the criminal justice system in one of society's most challenging environments.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

CONSTABLE BRAD ANDERSON, M.S.M.  
Baddeck, Nova Scotia

STAFF SERGEANT JOHN BADOWSKI, M.S.M.  
Toronto, Ontario

DETECTIVE AUDREY CHEN, M.S.M.  
Toronto, Ontario

DAVID J. GUMMO, M.S.M.  
Toronto, Ontario

CONSTABLE TAMMI INWOOD, M.S.M.  
Toronto, Ontario

SERGEANT WILLIAM D. KEMP, M.S.M.  
Toronto, Ontario

CONSTABLE MICHAEL MARCHEN, M.S.M.  
Toronto, Ontario

CONSTABLE GARY McBRATNEY, M.S.M.  
Toronto, Ontario

CONSTABLE LARRY SMITH, M.S.M.  
Toronto, Ontario

In September 1994, during the Rwanda civil war, each of these nine individuals from the Toronto Police Service went to Africa,

**RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL****DÉCORATIONS POUR SERVICE MÉRITOIRE**

La Gouverneure générale, la très honorable ADRIENNE CLARKSON, selon la recommandation du Conseil des décorations canadiennes, a décerné les décorations pour service méritoire (division civile) suivantes :

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

PIERRE MICHEL ALLARD, M.S.M.  
Hull (Québec)

L'un des plus ardents promoteurs du mouvement de justice réparatrice au Canada, le révérend Pierre Allard, aumônier de prison, a créé des réseaux d'appui innovateurs. Ces réseaux ont permis de mettre en contact la communauté, les contrevenants et les victimes pour discuter des répercussions que les actes criminels ont sur les individus et la communauté et pour faciliter la réinsertion sociale des contrevenants. Au cours de cette initiative, il a joué un rôle primordial dans l'inauguration de la maison Spring en 1985, une résidence qui, située près de l'institution Springhill de Nouvelle-Écosse, fournit un logement abordable aux familles des détenus. Il a aussi joué un rôle crucial avec une équipe de professeurs qui a conçu et établi le premier programme de cours pour charge d'aumônerie en milieu correctionnel, à l'Université Queen, en 1998. Grâce à son intervention personnelle, le révérend Allard a eu une influence positive sur le système de justice pénale dans un des secteurs de la société les plus durement touchés.

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

AGENT BRAD ANDERSON, M.S.M.  
Baddeck (Nouvelle-Écosse)

SERGEANT D'ÉTAT-MAJOR JOHN BADOWSKI, M.S.M.  
Toronto (Ontario)

DÉTECTIVE AUDREY CHEN, M.S.M.  
Toronto (Ontario)

DAVID J. GUMMO, M.S.M.  
Toronto (Ontario)

AGENT TAMMI INWOOD, M.S.M.  
Toronto (Ontario)

SERGEANT WILLIAM D. KEMP, M.S.M.  
Toronto (Ontario)

AGENT MICHAEL MARCHEN, M.S.M.  
Toronto (Ontario)

AGENT GARY McBRATNEY, M.S.M.  
Toronto (Ontario)

AGENT LARRY SMITH, M.S.M.  
Toronto (Ontario)

En septembre 1994, durant la guerre civile au Rwanda, chacun de ces neuf membres des Services policiers de Toronto est allé

at his or her own time and expense, to provide humanitarian aid at the refugee camps in neighbouring Zaire, where approximately 250 000 Rwandans were displaced. Undeterred by extreme living conditions, gunfire and threats by armed soldiers, they carried on with their mission, digging drainage ditches, building a makeshift hospital out of rock, distributing food, caring for terminally-ill babies, as well as collecting and burying the dead. The devotion and determination shown by these nine Canadians in the midst of a humanitarian tragedy brought credit to themselves and honour to Canada.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

STAFF SERGEANT DAVID ROBINSON  
ASHBAUGH, M.S.M.  
Chilliwack, British Columbia

After completing an in-depth study in the applied science of ridgeology, or fingerprint identification, RCMP S/Sgt David Ashbaugh created, in 1999, a formalized process entitled "Quantitative-Qualitative Friction Ridge analysis" for documenting a fingerprint comparison. The expertise of this world-renowned forensic specialist and expert in fingerprint research has been of crucial assistance to international high profile investigations. He has published several articles on the subject and his methods are taught at many police training facilities around the world. S/Sgt Ashbaugh's achievements have greatly contributed to bringing international recognition to the RCMP and to Canada.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

LOLA MAY CHAPMAN, M.S.M.  
Maple Ridge, British Columbia

In 1994, Lola May Chapman spearheaded the Ridge Meadows Youth and Justice Advocacy Association. Under her guidance, this volunteer-based organization helps divert young first-time offenders from the court system and from further involvement in criminal activity by meeting with them to discuss their crime and ensuring that they are held accountable for their actions and that they make restitution by performing community work. At the same time, the program promotes community involvement, recruiting local mentors who volunteer time to the prevention of crime by youth. As a result of Mrs. Chapman's leadership, the organization has become a model for other communities at home and abroad. Her contribution to helping troubled youth lead productive and respectful lives is of great benefit to Canadian society.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

LINA CYR, M.S.M.  
Saint-Alphonse-de-Rodriguez, Quebec

Lina Cyr founded the Maison des greffés du Québec, a home-care centre unlike any other in Canada. Since it opened in Montréal in 1993, the Maison des greffés du Québec has cared for

en Afrique, à son compte, pour offrir une aide humanitaire dans les camps de réfugiés du pays voisin, le Zaïre, où environ 250 000 Rwandais avaient été déplacés. En dépit de conditions de vie extrêmement difficiles et sous les tirs et les menaces de soldats armés, ils ont accompli leur mission. Ils ont ainsi creusé des tranchées de drainage, construit un hôpital de fortune en pierre, distribué des denrées alimentaires, soigné des bébés au seuil de la mort, et ramassé et enterré les cadavres. La dévotion et la détermination dont ont fait preuve ces neuf Canadiens dans une des pires tragédies humaines démontrent leur mérite et font honneur au Canada.

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

SERGEANT D'ÉTAT-MAJOR DAVID ROBINSON  
ASHBAUGH, M.S.M.  
Chilliwack (Colombie-Britannique)

Après avoir terminé une étude approfondie de la science appliquée qu'est la crétologie, ou identification dactyloscopique, le sgt é-m de la GRC David Ashbaugh a créé en 1999 un procédé formalisé appelé « Analyse quantitative-qualitative des crêtes papillaires » servant à documenter la comparaison des empreintes digitales. L'expertise de ce spécialiste judiciaire renommé et expert en recherche dactyloscopique a été d'une aide cruciale lors de grandes enquêtes internationales. Auteur de plusieurs articles, ses méthodes sont enseignées dans de nombreux établissements de formation policière du monde. Les réalisations du sgt é-m Ashbaugh ont grandement contribué à la réputation internationale de la GRC et du Canada.

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

LOLA MAY CHAPMAN, M.S.M.  
Maple Ridge (Colombie-Britannique)

En 1994, Lola May Chapman a jeté les bases de la Ridge Meadows Youth and Justice Advocacy Association. Par l'orientation qu'elle donne à cet organisme bénévole, il est possible d'éviter que des jeunes délinquants primaires passent devant les tribunaux et continuent de s'adonner au crime. Des rencontres sont organisées avec eux pour discuter de leurs crimes, veiller à ce qu'ils soient tenus responsables de leurs actions et s'assurer qu'ils réparent les dommages causés en faisant des travaux communautaires. Ce programme favorise aussi la participation de la communauté au moyen du recrutement de mentors locaux qui donnent de leur temps pour la prévention de la criminalité chez les jeunes. Le leadership de M<sup>me</sup> Chapman a permis à l'organisation d'être un modèle à suivre pour d'autres collectivités, au pays et à l'étranger. La contribution dont elle a fait preuve en aidant des adolescents en difficulté à mener une vie productive et respectable procure un grand avantage à la société canadienne.

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

LINA CYR, M.S.M.  
Saint-Alphonse-de-Rodriguez (Québec)

Lina Cyr a fondé la Maison des greffés du Québec, un centre d'hébergement unique en son genre au Canada, qui a accueilli plus de 3 000 patients, convalescents et accompagnateurs depuis

more than 3 000 patients, recovering patients, and their supporters. Mrs. Cyr's centre is also closely linked to the foundation that bears her name, which she created to assure the financial survival of the centre and raise funds to help recovering transplant patients and those who are still waiting for transplants. She is a model of compassion and dedication, and continues to promote the importance of organ donation, from which she herself has benefited.

*Meritorious Service Medal*

BRIGADIER-GENERAL (Ret'd) RAYMOND DUANE DALY,  
M.S.M. C.D.  
Ottawa, Ontario

CHARLES (CHUCK) MURPHY, M.S.M. (*Posthumous*)  
Coquitlam, British Columbia

BGen Raymond Duane Daly, Dominion Secretary of the Royal Canadian Legion, implemented the Tomb of the Unknown Soldier project in 1996, to honour and remember the sacrifice of thousands of Canadians who gave their lives in battle for Canada. Chuck Murphy, then President of the Legion, played a key role in organizing the memorial dedication ceremony, which culminated in the repatriation of the body of an unknown Canadian soldier from France to Ottawa. Through their leadership, numerous agencies, government departments, the military and veterans organizations actively participated in the completion of the project and Canada's veterans were accorded a place of honour when the Tomb honouring their fallen comrades was dedicated in front of the National War Memorial in Ottawa on May 28, 2000. Sadly, Mr. Murphy passed away the night before the ceremony to which he contributed so much.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

COUNTESS GEORGETTE DE LA  
ROCHEFOUCAULD, M.S.M.  
Paris, France

Countess Georgette de La Rochefoucauld, a French citizen, is dedicated to maintaining the ties of friendship and cooperation that unite France and Canada. As acting Vice-President responsible for the General Secretariat of the France-Canada National Association in Paris, she has organized numerous large-scale events with the goal of making Canada better known. In 1998, she started a fundraising campaign to help the victims of the ice storm that hit Quebec and Ontario, and gave all the donations to the Canadian Red Cross. Through her commitment, Mrs. de La Rochefoucauld has greatly contributed to the excellence of Franco-Canadian relations.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

EHOR GAUK, M.S.M.  
Edmonton, Alberta

In 1992, pediatric neurologist Ehor Gauk assumed a leading role in the Children of Chernobyl Project whose objective was to provide medical aid to the children affected by the nuclear disaster in the Ukraine. As part of this initiative, Dr. Gauk also contributed significantly to the success of the OSVITA project, a teaching program designed to provide training to Ukrainian

son ouverture à Montréal, en 1993. L'œuvre de M<sup>me</sup> Cyr se perpétue aussi dans la fondation créée en son nom pour assurer la survie financière de la Maison et pour recueillir des fonds destinés à venir en aide aux personnes greffées ou en attente de greffe. Modèle de compassion et de dévouement, elle continue de promouvoir l'importance du don d'organe, dont elle a elle-même bénéficié.

*Médaille du service méritoire*

BRIGADIER-GÉNÉRAL (retraité) RAYMOND DUANE  
DALY, M.S.M. C.D.  
Ottawa (Ontario)

CHARLES (CHUCK) MURPHY, M.S.M. (*à titre posthume*)  
Coquitlam (Colombie-Britannique)

Le bgén Raymond Duane Daly, secrétaire du Dominion de la Légion royale canadienne, a mis en œuvre le projet de la Tombe du Soldat inconnu en 1996, pour honorer et commémorer le sacrifice de milliers de Canadiens morts au combat pour notre pays. Chuck Murphy, alors président de la Légion, a joué un rôle clé dans l'organisation de la cérémonie commémorative qui a été couronnée par le rapatriement, de la France à Ottawa, de la dépouille d'un soldat inconnu canadien. Grâce à leur leadership, de nombreux organismes, ministères, les militaires et les organisations d'anciens combattants ont œuvré à la réalisation du projet. Les anciens combattants du Canada ont occupé une place d'honneur quand la tombe dédiée à la mémoire de leurs camarades morts au combat a été officiellement posée devant le Monument commémoratif de guerre du Canada à Ottawa, le 28 mai 2000. Malheureusement, M. Murphy est décédé la veille de la cérémonie à laquelle il avait tant contribué.

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

COMTESSE GEORGETTE DE LA  
ROCHEFOUCAULD, M.S.M.  
Paris, France

Une citoyenne française, la comtesse Georgette de La Rochefoucauld se dévoue à entretenir les liens d'amitié et de coopération qui unissent la France et le Canada. Vice-présidente déléguée, chargée du Secrétariat général de l'Association nationale France-Canada à Paris, elle a organisé de nombreux événements d'envergure dans le but de mieux faire connaître notre pays. En 1998, pour venir en aide aux victimes de la tempête de pluie verglaçante qui a sévi au Québec et en Ontario, elle a mis sur pied une collecte de fonds dont les sommes recueillies ont été remises à la Croix-Rouge canadienne. Par son engagement, M<sup>me</sup> de La Rochefoucauld a grandement contribué à l'excellence des relations franco-canadiennes.

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

EHOR GAUK, M.S.M.  
Edmonton (Alberta)

En 1992, le neuropédiatre Ehor Gauk a joué un rôle de premier plan dans le cadre du projet Les Enfants de Tchernobyl, qui visait à fournir des soins médicaux aux enfants exposés aux retombées de l'accident nucléaire en Ukraine. Par sa participation, le D<sup>r</sup> Gauk a également contribué d'une manière significative au succès du projet OSVITA, un programme d'enseignement visant

physicians in order to improve the health care for children in the Ukraine and their parents. Under Dr. Gauk's leadership, Canadian doctors volunteered to help more than 70 visiting Ukrainian physicians upgrade their medical skills while several other Canadian doctors travelled to the Ukraine to provide assistance to the young victims and their families. Dr. Gauk's commitment to the improvement of paediatric practice brought Canada international recognition as a world leader in medical technology and humanitarian aid.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

GUY GABRIEL EDOUARD GRUWEZ, O.B.E., M.S.M.  
Ypres, Belgium

A Belgian citizen, Guy Gruwez made a remarkable contribution to keeping alive the memory of the sacrifice of Canadian servicemen who served in World War I. He hosted thousands of Canadians who visited Menin Gate, in Ypres, to pay their respects to our soldiers who fought and died in surrounding Flanders Fields. His untiring work to commemorate a major element of Canada's history led to the success of the 80th anniversary of the Armistice ceremony held in Ypres in November 1988. Through his longstanding chairmanship of the Last Post Committee Association, he also played an important role in promoting positive Canadian-Belgian relations.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

JOHN MAXWELL HOWARD, M.S.M.  
Oshawa, Ontario

In 1985, Pastor John Maxwell Howard founded the Canadian branch of the Adventist Development and Relief Agency (ADRA), an organization that offers humanitarian relief to disaster victims and disadvantaged communities in more than 50 countries around the world. Through Pastor Howard's dedicated service and expertise as its Executive Director, ADRA Canada met the needs of millions of people in the developing world, implementing initiatives such as dental clinics in the Dominican Republic, housing programs in Mongolia and China, and water projects in Zimbabwe. Pastor Howard's commitment to improving the quality of life of the poor, the starving and the destitute has left a lasting impact on communities worldwide and brought great honour to Canada.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

RYAN VICTOR HRELJAC, M.S.M.  
Kemptonville, Ontario

In 1998, when six-year old Ryan Hreljac learned that African children were dying for lack of clean water, he initiated an ambitious donation project which resulted in raising over \$60,000 for new drilling and well construction equipment in Uganda. By saving his allowance and taking on chores around his home, Ryan initially raised \$70. Soon after, the media published a story about his endeavour and people were touched by his caring and spirited

à donner à des médecins ukrainiens une formation spéciale pour qu'ils puissent améliorer les soins prodigués aux enfants de l'Ukraine et à leurs parents. Sous le leadership du D<sup>r</sup> Gauk, des médecins canadiens se sont portés volontaires pour aider plus de 70 médecins ukrainiens venus au Canada pour se perfectionner, tandis que plusieurs autres médecins canadiens se sont rendus en Ukraine pour venir en aide aux jeunes victimes et à leurs familles. Le dévouement dont a fait preuve le D<sup>r</sup> Gauk en vue d'améliorer la pratique pédiatrique a placé le Canada au rang de leader mondial en matière de techniques médicales et d'aide humanitaire.

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

GUY GABRIEL EDOUARD GRUWEZ, O.B.E., M.S.M.  
Ypres, Belgique

Guy Gruwez, un citoyen belge, a contribué d'une manière remarquable à conserver la mémoire du sacrifice des militaires canadiens qui ont combattu durant la Première Guerre mondiale. Il a accueilli des milliers de Canadiens venus visiter la porte Menin, à Ypres, pour rendre hommage à nos soldats qui se sont battus et qui sont morts dans les champs de Flandres avoisinants. C'est grâce à son travail infatigable en vue de commémorer une page importante de l'histoire du Canada que l'on doit le succès du 80<sup>e</sup> anniversaire de la cérémonie de l'Armistice tenue à Ypres, en novembre 1988. Au cours des nombreuses années où il a assuré la présidence de l'Association du comité du « Last Post », il a également contribué à promouvoir l'excellence des relations entre le Canada et la Belgique.

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

JOHN MAXWELL HOWARD, M.S.M.  
Oshawa (Ontario)

En 1985, le pasteur John Maxwell Howard a fondé la succursale canadienne de l'Agence de développement et de secours adventiste (l'ADSA), un organisme qui fournit des secours humanitaires à des victimes de catastrophes et à des communautés défavorisées dans plus de 50 pays. Grâce au dévouement et à l'expertise du pasteur Howard en tant que directeur administratif d'ADSA Canada, cet organisme a pu répondre aux besoins de millions de personnes de pays en développement, grâce à la mise en œuvre d'initiatives comme des cliniques dentaires en République dominicaine, des programmes de construction d'habitations en Mongolie et en Chine, et des projets d'aménagement hydraulique au Zimbabwe. La volonté du pasteur Howard d'améliorer la qualité de vie des pauvres, de ceux qui souffrent de la famine et des démunis a eu une influence durable sur des collectivités de par le monde et a fait grand honneur au Canada.

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

RYAN VICTOR HRELJAC, M.S.M.  
Kemptonville (Ontario)

En 1998, quand Ryan Hreljac, alors âgé de six ans, a appris que des enfants africains mouraient du manque d'eau potable, il a lancé une ambitieuse campagne de souscription qui a permis d'amasser plus de 60 000 \$ pour l'acquisition de nouveau matériel de forage et de construction de puits en Ouganda. En mettant de côté son allocation hebdomadaire et en effectuant des tâches ménagères chez lui, Ryan a économisé un montant initial de 70 \$.

drive. Enough funds were contributed to construct "Ryan's Well" near Angolo Primary School in Uganda. In July 2000, greeted by hundreds of appreciative Ugandans, the young philanthropist visited the well named after him. A role model of devotion, Ryan has brought great credit to himself and to Canada.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

INSPECTOR EDWARD VICTOR JOSEY, M.S.M.  
Ottawa, Ontario

On April 24, 1998, while employed by the United Nations as a civilian police officer in Bosnia and Herzegovina, RCMP Insp. Victor Josey helped the wounded mayor of Drvar escape rioting citizens who had stormed the UN police station where the man had taken refuge. Displaying great determination, Insp. Josey helped the mayor flee the building and, shielding him with his body from rocks and sticks thrown at them, prevented the mob of angry people from killing him. Insp. Josey's professional conduct in an extremely violent situation served to enhance the reputation of Canadian police within the international community, and brought great credit to Canada.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

PETER J. JOWETT, M.S.M.  
Prince Rupert, British Columbia

On August 14, 1998, park warden Peter Jowett displayed outstanding professionalism when he volunteered to assist in the rescue of a U.S. citizen who had fallen 35 metres while hiking at Glacier National Park, in Montana, U.S.A. Compelled by the rapidly fading daylight to forego standard procedures, Mr. Jowett, attached to a sling rope under a helicopter, guided the pilot through tree tops until he could locate and reach the severely injured man who lay on a two-metre wide ledge. Mr. Jowett then used his skills and training to secure the victim into a Bauman bag to be airlifted to safety.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

SERGEANT ROBERT BENIAH KENNEDY, M.S.M.  
Ottawa, Ontario

A pioneer in the research of foot morphology, RCMP Sgt. Robert Kennedy has acquired an international reputation as one of the world's leading experts in this field. Since introducing his innovative method of identifying human foot imprints in 1990, he has provided crucial expert evidence in a number of criminal cases in Canada and abroad. As a result of Sgt. Kennedy's expertise, his advice has been sought by police agencies around the world and the RCMP has set the standards in the development of this unique identification process.

Peu après, la presse a publié un article sur sa réalisation, et le public a été touché par la bienveillance et l'enthousiasme du jeune garçon. Des fonds suffisants ont été recueillis pour construire le « puits Ryan » près de l'école primaire Angolo, en Ouganda. En juillet 2000, accueilli par des centaines d'Ougandais reconnaissants, le jeune philanthrope a visité le puits qui porte son nom. L'exemple même du dévouement, Ryan a démontré son mérite et fait grand honneur au Canada.

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

INSPECTEUR EDWARD VICTOR JOSEY, M.S.M.  
Ottawa (Ontario)

Le 24 avril 1998, lorsqu'il était à l'emploi des Nations Unies comme policier civil en Bosnie-Herzégovine, l'insp. de la GRC Victor Josey a aidé le maire de Drvar, alors blessé, à fuir une bande d'émeutiers qui avait envahi le poste de police de l'ONU où l'homme s'était réfugié. Avec une détermination inébranlable, l'insp. Josey a aidé le maire à sortir de l'édifice, en le protégeant contre les projectiles qu'on leur lançait, empêchant ainsi que l'homme ne soit tué. La conduite professionnelle de l'insp. Josey dans une situation de violence extrême a servi à mettre en valeur la réputation de la police canadienne aux yeux de la communauté internationale et a fait honneur au Canada.

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

PETER J. JOWETT, M.S.M.  
Prince Rupert (Colombie-Britannique)

Le 14 août 1998, le garde de parc Peter Jowett a fait preuve d'un professionnalisme hors du commun quand il s'est porté volontaire pour secourir un citoyen américain qui venait de faire une chute de 35 mètres lors d'une excursion dans le parc national Glacier au Montana, aux États-Unis. Ne pouvant suivre la procédure normale de sauvetage à cause de la tombée de la nuit, M. Jowett, suspendu par un cordage à sangles à un hélicoptère survolant la cime des arbres, a guidé le pilote jusqu'à ce qu'il repère et atteigne l'homme grièvement blessé gisant sur une saillie de deux mètres de largeur. M. Jowett a alors mis en pratique ses compétences et sa formation pour installer la victime dans un sac de sauvetage Bauman pour son évacuation par air.

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

SERGEANT ROBERT BENIAH KENNEDY, M.S.M.  
Ottawa (Ontario)

Un pionnier de la recherche en morphologie du pied, le sgt de la GRC Robert Kennedy est reconnu mondialement comme l'un des plus grands experts dans ce domaine. Depuis qu'il a introduit sa méthode innovatrice d'identification des empreintes de pied en 1990, il a fourni des preuves d'expert qui se sont avérées cruciales dans bon nombre de causes criminelles au Canada et à l'étranger. En raison de son expertise, les services policiers du monde entier ont recours aux services du sgt Kennedy. La GRC, grâce à la création de ce procédé d'identification unique, a établi les normes en cette matière.

*Meritorious Service Medal  
(civil division)*

JEAN-MICHEL LACROIX, M.S.M.  
Paris, France

Jean-Michel Lacroix, a French citizen, co-founded the French Association for Canadian Studies. He is also the driving force behind the creation of several centres for Canadian studies in France, including one at the Université Sorbonne Nouvelle de Paris, where a Canadian studies chair and doctorate program were introduced under his direction in the year 2000. His knowledge and interest in our country have also greatly contributed to the development of a Canadian studies network in Central and Eastern Europe, thus honouring Canada all around the world.

LGEN (Ret'd) JAMES C. GERVAIS, C.M.M., C.D.  
*Deputy Secretary*

[13-1-0]

*Médaille du service méritoire  
(division civile)*

JEAN-MICHEL LACROIX, M.S.M.  
Paris, France

Jean-Michel Lacroix, citoyen français, a cofondé l'Association Française d'Études Canadiennes. Il est aussi à l'origine de la création de plusieurs centres d'études canadiennes en France, dont celui de l'Université Sorbonne Nouvelle de Paris, où une chaire d'études canadiennes ainsi qu'un programme de doctorat ont été institués sous sa direction en l'an 2000. Ses connaissances et son intérêt pour notre pays ont aussi largement contribué au développement d'un réseau d'études canadiennes en Europe centrale et de l'Est, faisant ainsi grand honneur au Canada à l'échelle internationale.

*Le sous-secrétaire*  
LGÉN (retraité) JAMES C. GERVAIS, C.M.M., C.D.

[13-1-0]

**GOVERNMENT NOTICES****DEPARTMENT OF FOREIGN AFFAIRS  
AND INTERNATIONAL TRADE****INVITATION TO SUBMIT COMMENTS/VIEWS ON  
IMPROVING ACCESS FOR THE PRODUCTS OF THE  
LEAST DEVELOPED COUNTRIES (LDCs) TO THE  
CANADIAN MARKET***Proposed Product Coverage Expansion for Least Developed  
Countries Duty-free Quota-free Treatment*

The Government of Canada proposes to extend duty-free and quota-free access to exports from 48 Least Developed Countries, with the exception of supply-managed agricultural products (dairy, poultry and eggs). All remaining dutiable imports would be assessed a tariff-rate of zero. A list of relevant tariff items that are not free under the LDCT follows. Under this initiative, quotas, or quantitative restrictions, on eligible products from these LDCs would be also be eliminated. The Government seeks the views of interested Canadians on this proposed approach. At the same time, the Government wishes to consider what economic and social effects this initiative might have on Canadians and what measures, if any, may be appropriate to address these effects.

Canada and other developed countries have recognized the need to look beyond aid to find effective tools to address global poverty. With this came the determination to adopt a comprehensive approach to poverty reduction that addresses economic, social, environmental and institutional, systemic issues. Joint initiatives such as the Heavily Indebted Poor Countries Initiative and the Global Health Fund, as well as individual efforts such as the Canadian Debt Initiative and CIDA's Social Development Priorities are part of this approach. In the context of strengthening global economic growth, education, the use of technology for development, aid effectiveness and trade are areas of work for this year's G8 Summit.

Developing countries most successful at alleviating poverty are those whose economies have grown through trade. Without economic growth, poverty does not decrease. Enabling economic growth therefore includes the important task of enhancing trade opportunities for developing countries. Improved market access removes constraints to greater trade and acts as an incentive for investment in developing countries. Market access while not sufficient for poverty reduction, reinforces the efforts of countries to make full use of their comparative advantage. Given Canada's longstanding interest in helping developing countries to reduce poverty, it is time for Canada to consider joining the growing international consensus to provide market access for LDCs free of tariffs and quotas.

**Background**

Developing countries defined by the United Nations to be "least developed" benefit from duty-free access to the Canadian market for some products. This duty-free treatment offers Least

**AVIS DU GOUVERNEMENT****MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES ET  
DU COMMERCE INTERNATIONAL****INVITATION À SOUMETTRE DES COMMENTAIRES/  
POINTS DE VUE SUR L'AMÉLIORATION DE  
L'ACCÈS DES PRODUITS DES PAYS LES MOINS  
AVANCÉS (PMA) AU MARCHÉ CANADIEN***Ajout proposé à la liste des marchandises admissibles au  
traitement en franchise et hors contingent des pays les moins  
avancés*

Le gouvernement du Canada envisage d'étendre l'accès en franchise et hors contingent aux exportations en provenance de 48 pays les moins avancés, à l'exception des produits agricoles à offre réglementée (les produits laitiers, la volaille et les œufs). Toutes les importations restantes passibles de droits de douanes seraient évaluées à un droit de douane de zéro. Vous trouverez ci-dessous une liste des postes tarifaires des marchandises qui ne sont pas admises en franchise en vertu du tarif des pays les moins avancés. Conformément à cette initiative, les contingents, ou les restrictions quantitatives, sur les produits admissibles en provenance de ces PMA seraient aussi éliminés. Le Gouvernement sollicite les vues des Canadiens intéressés sur cette approche proposée. Il souhaite, parallèlement, examiner les incidences économiques et sociales éventuelles de cette initiative sur les Canadiens et, s'il y a lieu, les mesures appropriées pour remédier à ces effets.

Le Canada et les autres pays développés ont reconnu la nécessité de regarder au-delà de l'aide pour trouver des outils efficaces, afin de s'attaquer à la pauvreté mondiale. Cela a suscité la détermination d'adopter une approche globale de la réduction de la pauvreté, qui aborde les questions systémiques économiques, sociales, environnementales et institutionnelles. Des initiatives conjointes comme celle qui concerne la dette des pays pauvres lourdement endettés et le Fonds mondial pour la santé, ainsi que des initiatives individuelles comme l'Initiative canadienne d'allègement de la dette et les Priorités de développement social de l'ACDI font partie de cette approche. Dans le contexte du renforcement de la croissance économique mondiale, l'éducation, le recours à la technologie pour le développement, l'efficacité de l'aide et le commerce sont des domaines de travail pour le Sommet du G-8 de cette année.

Les pays en développement qui ont le mieux réussi à alléger la pauvreté sont ceux dont les économies ont grandi grâce au commerce. Sans croissance économique, la pauvreté ne diminue pas. Favoriser la croissance économique inclut donc la tâche importante d'améliorer les débouchés commerciaux dans les pays en développement. Un meilleur accès au marché élimine les facteurs limitatifs pour parvenir à un commerce plus important et agit comme un incitatif à l'investissement dans les pays en développement. L'accès au marché, bien qu'insuffisant pour réduire la pauvreté, renforce les efforts déployés par les pays pour tirer pleinement parti de leurs avantages comparés. Étant donné l'intérêt dont il a fait preuve depuis longtemps pour aider les pays en développement à réduire la pauvreté, il est temps pour le Canada d'envisager de se joindre au consensus international croissant pour offrir aux PMA un accès au marché en franchise et hors contingent.

**Contexte**

Les pays en développement définis par les Nations Unies comme « les moins avancés » bénéficient d'un accès en franchise au marché canadien pour certains produits. Ce traitement en

Developed Countries (LDCs) a distinct preferential tariff known as the Least Developed Country Tariff (LDCT) within Canada's Customs Tariff schedule. Products that are excluded from the LDCT include refined sugar, baby carrots, manufactured tobacco substitutes, most textiles, apparel, and footwear. Canada also maintains tariff rate quotas (TRQs) for certain agricultural products. Under these TRQs, LDCs can export all these products to Canada on a duty-free basis up to a specified quantity (within access). Above this quantity (over access), LDCs face the Most Favoured Nation (MFN) tariff rates that are applied to most countries (exceptions include the USA, Mexico and Chile which may export duty-free some of these products "over access"). LDC exports of agricultural products under TRQs have been limited, and well within Canada's duty-free access limits.

Countries eligible for the LDCT are Afghanistan, Angola, Bangladesh, Benin, Bhutan, Burkina Faso, Burundi, Cambodia, Cape Verde, Central African Republic, Chad, Comoros, Democratic Republic of Congo, Djibouti, Equatorial Guinea, Eritrea, Ethiopia, Gambia, Guinea, Guinea-Bissau, Haiti, Kiribati, Lao People's Democratic Republic, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Maldives, Mali, Mauritania, Mozambique, Nepal, Niger, Rwanda, Samoa, Sao Tome and Principe, Sierra Leone, Solomon Islands, Somalia, Sudan, Togo, Tuvalu, Uganda, United Republic of Tanzania, Vanuatu, Yemen, and Zambia. Consideration is being given to extending the LDCT to Senegal. Burma is not eligible for either the GPT or the LDCT for political reasons.

Canada along with other World Trade Organization Members recognizes that the integration of the LDCs into the multilateral trading system requires enhanced market access. It is therefore timely for Canada to explore the extension of further market access improvements for exports from LDCs that qualify for preferential access to the Canadian market. New Zealand and Norway have provided duty-free and quota-free access to all products originating from LDCs. The 15 Member States of the European Union have also done so although arms have been excluded and commitments on sugar, rice and bananas are to be phased in over a number of years. The US *African Growth and Opportunity Act* provides limited new benefits for some least developed countries.

#### Related Information

A discussion paper, entitled "Improving Access for the Products of the Least Developed Countries (LDCs) to the Canadian Market," provides further information on the key issues with respect to access to the Canadian market for LDCs. It is available via the Internet at <http://www.dfait-maeci.gc.ca/tna-nac/Consult1-e.asp>.

To obtain a hard copy of the discussion paper, call  
1-800-O-Canada (1-800-622-6232)  
TTY/TDD 1-800-465-7735

#### Submissions

Interested parties are invited to submit their views by May 2, 2002. Submissions should be sent to the attention of the Director, Economic Relations with Developing Countries Division, Department of Foreign Affairs and International Trade, 125 Sussex Drive, Tower C, 6th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G2, [consultations@dfait-maeci.gc.ca](mailto:consultations@dfait-maeci.gc.ca) (Electronic mail).

franchise offre aux pays les moins avancés (PMA) un tarif préférentiel distinct, appelé tarif des pays les moins développés (TPMD) dans l'annexe du Tarif des douanes du Canada. Parmi les marchandises qui ne sont pas couvertes par le TPMD figurent le sucre raffiné, les mini-carottes, les succédanés de tabac fabriqués, la plupart des textiles, les vêtements et les chaussures. Le Canada continue également d'appliquer des contingents tarifaires (CT) à certains produits agricoles. En vertu de ces CT, les PMA peuvent exporter au Canada en franchise tous ces produits jusqu'à concurrence de la quantité prescrite (dans les limites de l'engagement d'accès). Au-delà de cette quantité (c'est-à-dire au-delà de l'engagement d'accès), les PMA paient le tarif de la nation la plus favorisée (NPF) qui s'applique à la plupart des pays (sauf certains pays tels que les États-Unis, le Mexique et le Chili, qui peuvent exporter en franchise certains de ces produits « au-delà de l'engagement d'accès »). Les exportations de produits agricoles des PMA en vertu des CT ont été limitées, et bien en deçà des limites de leur engagement d'accès en franchise.

Les pays admissibles au TPMD sont l'Afghanistan, l'Angola, le Bangladesh, le Bénin, le Bhoutan, le Burkina Faso, le Burundi, le Cambodge, le Cap-Vert, la République centrafricaine, le Tchad, les Comores, la République démocratique du Congo, Djibouti, la Guinée équatoriale, l'Érythrée, l'Éthiopie, la Gambie, la Guinée, la Guinée-Bissau, Haïti, Kiribati, la République démocratique populaire du Laos, le Lesotho, le Libéria, Madagascar, le Malawi, les Maldives, le Mali, la Mauritanie, le Mozambique, le Népal, le Niger, le Rwanda, le Samoa, Sao Tomé-et-Principe, la Sierra Leone, les Îles Salomon, la Somalie, le Soudan, le Togo, Tuvalu, l'Ouganda, la République-Unie de Tanzanie, Vanuatu, le Yémen et la Zambie. On étudie la possibilité d'étendre le TPMD au Sénégal. La Birmanie n'est pas admissible ni au TPG ni au TPMD pour des raisons politiques.

Le Canada et d'autres membres de l'Organisation mondiale du commerce sont conscients que l'intégration des PMA au système commercial multilatéral demande un véritable accès aux marchés. Il est donc opportun pour le Canada d'examiner la possibilité d'élargir la liste des exportations des PMA qui peuvent bénéficier d'un accès préférentiel à son marché. La Nouvelle-Zélande et la Norvège ont donné l'accès en franchise et hors contingent à tous les produits des PMA. Les 15 pays membres de l'Union européenne ont fait de même, en mettant progressivement en œuvre la libéralisation du sucre, du riz et des bananes. L'*African Growth and Opportunity Act* des États-Unis donne de nouveaux bénéfices à quelques pays moins avancés.

#### Informations connexes

Un document de travail intitulé « Améliorer l'accès au marché canadien pour les produits des pays les moins avancés (PMA) », fournit d'autres informations sur les principales questions ayant trait à l'accès au marché canadien pour les PMA. On peut le consulter dans l'Internet, à l'adresse suivante : <http://www.dfait-maeci.gc.ca/tna-nac/Consult1-f.asp>.

Pour obtenir une copie papier de ce document, veuillez appeler au  
1-800-O-Canada (1-800-622-6232)  
ATS/ATM 1-800-465-7735

#### Observations

Les parties intéressées sont invitées à soumettre leurs vues d'ici le 2 mai 2002, à l'intention du Directeur, Relations économiques avec les pays en voie de développement, Ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, 125, promenade Sussex, Tour C, 6<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G2, [consultations@dfait-maeci.gc.ca](mailto:consultations@dfait-maeci.gc.ca) (courriel).

LIST OF TARIFF ITEMS THAT ARE NOT FREE  
UNDER THE LEAST DEVELOPED COUNTRIES  
TARIFF (LDCT) BASED ON THE 2002 CUSTOMS  
TARIFF SCHEDULE

LISTE DES POSTES TARIFAIRES DES MARCHANDISES  
QUI NE SONT PAS ADMISES EN FRANCHISE EN VERTU  
DU TARIF DES PAYS LES MOINS AVANCÉS BASÉE  
SUR LE BARÈME DE DROITS DE 2002

0105.92.91	1905.90.63	5205.31.90	5208.21.40
0105.93.91	2004.90.10	5205.32.90	5208.21.50
0201.10.20	2302.30.20	5205.33.90	5208.21.90
0201.20.20	2302.40.12	5205.34.90	5208.22.20
0201.30.20	2403.99.20	5205.35.90	5208.22.90
0202.10.20	5111.11.20	5205.41.90	5208.23.10
0202.20.20	5111.11.90	5205.42.90	5208.23.90
0202.30.20	5111.19.31	5205.43.90	5208.29.20
1001.10.20	5111.19.32	5205.44.90	5208.29.90
1001.90.20	5111.20.11	5205.46.90	5208.31.20
1003.00.12	5111.20.12	5205.47.90	5208.31.90
1003.00.92	5111.20.13	5205.48.90	5208.32.90
1101.00.20	5111.20.18	5206.11.00	5208.33.90
1102.90.12	5111.20.91	5206.12.00	5208.39.90
1103.11.20	5111.30.11	5206.13.00	5208.41.90
1103.19.12	5111.30.12	5206.14.00	5208.42.90
1103.20.12	5111.30.13	5206.14.90	5208.43.30
1103.20.22	5111.30.18	5206.15.00	5208.43.40
1104.19.12	5111.30.91	5206.15.90	5208.43.50
1104.19.22	5111.90.21	5206.21.00	5208.43.60
1104.29.12	5111.90.22	5206.22.00	5208.43.90
1104.29.22	5111.90.23	5206.23.00	5208.49.90
1104.30.12	5111.90.28	5206.24.00	5208.51.00
1107.10.12	5111.90.91	5206.24.90	5208.52.90
1107.10.92	5112.11.20	5206.25.00	5208.53.00
1107.20.12	5112.11.30	5206.25.90	5208.59.90
1108.11.20	5112.11.40	5206.31.00	5209.11.20
1108.19.12	5112.11.90	5206.32.00	5209.11.30
1109.00.20	5112.19.20	5206.33.00	5209.11.40
1517.10.20	5112.19.30	5206.34.00	5209.11.90
1517.90.22	5112.19.40	5206.35.00	5209.12.10
1701.12.90	5112.19.91	5206.41.00	5209.12.20
1701.91.00	5112.20.91	5206.42.00	5209.12.30
1701.99.00	5112.30.91	5206.43.00	5209.12.40
1901.20.15	5112.90.91	5206.44.00	5209.12.90
1901.20.24	5203.00.90	5206.45.00	5209.19.20
1901.90.12	5204.11.90	5207.10.00	5209.19.30
1902.19.23	5204.19.00	5207.90.00	5209.19.90
1902.19.93	5204.20.00	5208.11.20	5209.21.20
1904.20.62	5205.11.90	5208.11.30	5209.21.30
1904.20.64	5205.12.90	5208.11.90	5209.21.90
1904.90.40	5205.13.90	5208.12.30	5209.22.10
1904.90.62	5205.14.90	5208.12.40	5209.22.20
1904.90.64	5205.15.90	5208.12.90	5209.22.30
1905.10.72	5205.21.90	5208.13.10	5209.22.90
1905.31.22	5205.22.90	5208.13.20	5209.29.20
1905.31.23	5205.23.90	5208.13.90	5209.29.90
1905.31.93	5205.24.90	5208.19.20	5209.31.20
1905.90.33	5205.26.90	5208.19.30	5209.31.30
1905.90.35	5205.27.90	5208.19.90	5209.31.90
1905.90.45	5205.28.90	5208.21.30	5209.32.10

LIST OF TARIFF ITEMS THAT ARE NOT FREE  
UNDER THE LEAST DEVELOPED COUNTRIES  
TARIFF (LDCT) BASED ON THE 2002 CUSTOMS  
TARIFF SCHEDULE — *Continued*

LISTE DES POSTES TARIFAIRES DES MARCHANDISES  
QUI NE SONT PAS ADMISES EN FRANCHISE EN VERTU  
DU TARIF DES PAYS LES MOINS AVANCÉS BASÉE  
SUR LE BARÈME DE DROITS DE 2002 (*suite*)

5209.32.20	5407.41.90	5408.31.90	5513.33.90
5209.32.30	5407.42.90	5408.32.40	5513.39.00
5209.32.90	5407.43.00	5408.32.50	5513.41.90
5209.39.00	5407.44.00	5408.32.90	5513.42.00
5209.41.00	5407.51.10	5408.33.10	5513.43.00
5209.42.00	5407.51.20	5408.33.20	5513.49.00
5209.43.10	5407.51.30	5408.33.90	5514.11.00
5209.43.90	5407.51.90	5408.34.20	5514.12.00
5209.49.00	5407.52.20	5408.34.90	5514.13.00
5209.51.00	5407.52.90	5501.10.90	5514.19.00
5209.52.00	5407.53.00	5501.20.90	5514.21.00
5209.59.00	5407.54.00	5501.90.00	5514.22.00
5210.11.00	5407.61.11	5502.00.00	5514.23.00
5210.12.00	5407.61.19	5508.10.00	5514.29.00
5210.19.00	5407.61.20	5509.21.90	5514.31.00
5210.21.00	5407.61.93	5509.22.90	5514.32.00
5210.22.00	5407.61.94	5509.31.00	5514.33.00
5210.29.00	5407.61.99	5509.32.90	5514.39.00
5210.31.00	5407.69.20	5509.41.90	5514.41.00
5210.32.00	5407.69.90	5509.42.00	5514.42.00
5210.39.00	5407.71.00	5509.52.90	5514.43.00
5210.41.00	5407.72.00	5509.53.00	5514.49.00
5210.42.00	5407.73.90	5509.53.20	5515.11.90
5210.49.00	5407.74.00	5509.53.30	5515.12.00
5210.51.00	5407.81.00	5509.53.40	5515.13.20
5210.52.00	5407.82.90	5509.53.90	5515.19.00
5210.59.00	5407.83.10	5509.61.00	5515.21.00
5211.11.00	5407.83.90	5509.62.00	5515.29.00
5211.12.00	5407.84.00	5509.69.00	5515.91.00
5211.19.00	5407.91.10	5509.91.00	5515.99.00
5211.21.00	5407.91.90	5509.92.00	5516.11.00
5211.22.00	5407.92.20	5509.99.00	5516.12.00
5211.29.00	5407.92.30	5510.20.90	5516.13.00
5211.31.00	5407.92.90	5511.10.00	5516.14.90
5211.32.00	5407.93.10	5511.20.00	5516.21.90
5211.39.00	5407.93.20	5512.11.20	5516.22.00
5211.41.00	5407.93.30	5512.11.90	5516.23.20
5211.42.00	5407.93.90	5512.19.90	5516.23.30
5211.43.00	5407.94.90	5512.21.00	5516.23.90
5211.49.00	5408.10.00	5512.29.00	5516.24.90
5211.51.00	5408.21.30	5512.91.00	5516.41.00
5211.52.00	5408.21.90	5512.99.90	5516.42.00
5211.59.00	5408.22.22	5513.11.90	5516.43.00
5306.20.20	5408.22.29	5513.12.00	5516.44.00
5401.10.00	5408.22.40	5513.13.00	5516.91.90
5402.62.90	5408.22.90	5513.19.00	5516.92.00
5406.10.00	5408.23.10	5513.21.00	5516.93.20
5407.10.20	5408.23.20	5513.22.00	5516.93.90
5407.10.90	5408.23.90	5513.23.00	5516.94.00
5407.20.10	5408.24.19	5513.29.00	5601.21.30
5407.20.90	5408.24.99	5513.31.90	5601.22.30
5407.30.00	5408.31.30	5513.32.90	5602.29.00

LIST OF TARIFF ITEMS THAT ARE NOT FREE  
UNDER THE LEAST DEVELOPED COUNTRIES  
TARIFF (LDCT) BASED ON THE 2002 CUSTOMS  
TARIFF SCHEDULE — *Continued*

LISTE DES POSTES TARIFAIRES DES MARCHANDISES  
QUI NE SONT PAS ADMISES EN FRANCHISE EN VERTU  
DU TARIF DES PAYS LES MOINS AVANCÉS BASÉE  
SUR LE BARÈME DE DROITS DE 2002 (*suite*)

5603.11.50	5806.20.90	6005.43.90	6104.19.10
5603.11.90	5806.31.10	6005.44.90	6104.19.90
5603.12.50	5806.31.20	6005.90.90	6104.21.00
5603.12.90	5806.31.90	6006.10.00	6104.22.00
5603.13.50	5806.32.90	6006.21.10	6104.23.00
5603.13.90	5806.40.00	6006.21.90	6104.29.00
5603.14.50	5808.90.00	6006.22.10	6104.31.00
5603.14.90	5809.00.00	6006.22.20	6104.32.00
5603.91.90	5810.91.90	6006.22.90	6104.33.00
5603.92.90	5810.92.00	6006.23.10	6104.39.10
5603.93.40	5810.99.00	6006.23.20	6104.39.90
5603.93.90	5811.00.10	6006.23.90	6104.41.00
5603.94.90	5811.00.20	6006.24.10	6104.42.00
5604.10.00	5811.00.90	6006.24.90	6104.43.00
5604.20.90	5902.10.00	6006.31.90	6104.44.00
5604.90.00	5902.20.00	6006.32.90	6104.49.00
5605.00.90	5902.90.00	6006.33.90	6104.51.00
5606.00.90	5906.99.22	6006.34.90	6104.52.00
5607.10.90	5907.00.29	6006.41.90	6104.53.00
5607.29.20	5911.20.90	6006.42.90	6104.59.10
5607.29.90	6001.10.90	6006.43.90	6104.59.90
5607.49.20	6001.22.00	6006.44.90	6104.61.00
5607.49.90	6001.92.90	6006.90.00	6104.62.00
5607.50.20	6002.40.90	6101.10.00	6104.63.00
5607.50.90	6002.90.90	6101.20.00	6104.69.00
5607.90.20	6003.10.90	6101.30.00	6105.10.00
5607.90.90	6003.20.90	6101.90.00	6105.20.00
5608.11.90	6003.30.90	6102.10.00	6105.90.00
5608.19.20	6003.40.90	6102.20.00	6106.10.00
5608.19.90	6003.90.90	6102.30.00	6106.20.00
5608.90.90	6004.10.90	6102.90.00	6106.90.00
5801.22.20	6004.90.90	6103.11.00	6107.11.90
5801.23.00	6005.10.00	6103.12.00	6107.12.90
5801.24.00	6005.21.90	6103.19.10	6107.19.00
5801.25.10	6005.22.90	6103.19.90	6107.21.00
5801.31.00	6005.23.90	6103.21.00	6107.22.00
5801.34.00	6005.24.90	6103.22.00	6107.29.00
5802.11.90	6005.31.30	6103.23.00	6107.91.00
5802.19.30	6005.31.40	6103.29.00	6107.92.00
5802.19.90	6005.31.90	6103.31.00	6107.99.00
5802.20.00	6005.32.30	6103.32.00	6108.11.00
5802.30.00	6005.32.40	6103.33.00	6108.19.00
5803.10.10	6005.32.90	6103.39.10	6108.21.00
5803.10.90	6005.33.30	6103.39.90	6108.22.90
5803.90.19	6005.33.40	6103.41.00	6108.29.00
5804.10.90	6005.33.90	6103.42.00	6108.31.00
5804.21.00	6005.34.40	6103.43.00	6108.32.00
5804.30.90	6005.34.50	6103.49.00	6108.39.00
5805.00.90	6005.34.90	6104.11.00	6108.91.00
5806.10.20	6005.41.90	6104.12.00	6108.92.00
5806.10.90	6005.42.90	6104.13.00	6108.99.00

LIST OF TARIFF ITEMS THAT ARE NOT FREE  
UNDER THE LEAST DEVELOPED COUNTRIES  
TARIFF (LDCT) BASED ON THE 2002 CUSTOMS  
TARIFF SCHEDULE — *Continued*

LISTE DES POSTES TARIFAIRES DES MARCHANDISES  
QUI NE SONT PAS ADMISES EN FRANCHISE EN VERTU  
DU TARIF DES PAYS LES MOINS AVANCÉS BASÉE  
SUR LE BARÈME DE DROITS DE 2002 (*suite*)

6109.10.00	6203.12.00	6207.21.00	6302.32.00
6109.90.00	6203.19.10	6207.22.00	6302.39.00
6110.11.90	6203.19.90	6207.91.00	6302.40.00
6110.12.90	6203.21.00	6207.92.00	6302.51.00
6110.19.90	6203.22.00	6207.99.00	6302.53.90
6110.20.00	6203.23.00	6208.11.00	6302.59.00
6110.30.00	6203.29.00	6208.19.00	6302.60.00
6110.90.00	6203.31.00	6208.21.00	6302.91.00
6111.10.00	6203.32.00	6208.22.00	6302.93.00
6111.20.00	6203.33.00	6208.91.00	6302.99.00
6111.30.00	6203.39.10	6208.92.00	6303.11.00
6111.90.00	6203.39.90	6209.10.00	6303.12.00
6112.11.00	6203.41.00	6209.20.00	6303.19.00
6112.12.00	6203.42.00	6209.30.00	6303.91.00
6112.19.00	6203.43.00	6209.90.00	6303.92.10
6112.20.00	6203.49.00	6210.10.90	6303.92.90
6112.31.00	6204.11.00	6210.20.00	6303.99.00
6112.39.00	6204.12.00	6210.30.00	6304.11.00
6112.41.00	6204.13.00	6210.40.90	6304.19.00
6112.49.00	6204.19.10	6210.50.90	6304.91.90
6113.00.90	6204.19.90	6211.11.00	6304.92.90
6114.10.00	6204.21.00	6211.12.90	6304.93.90
6114.20.00	6204.22.00	6211.20.00	6304.99.90
6114.30.00	6204.23.00	6211.31.00	6305.20.00
6114.90.00	6204.29.00	6211.32.00	6305.32.00
6115.11.00	6204.31.00	6211.33.90	6305.33.00
6115.12.00	6204.32.00	6211.39.00	6305.39.00
6115.19.00	6204.33.00	6211.41.00	6306.11.00
6115.20.00	6204.39.10	6211.42.00	6306.12.00
6115.92.00	6204.39.90	6211.43.90	6306.19.00
6115.93.00	6204.41.00	6211.49.90	6306.21.00
6115.99.00	6204.42.00	6212.10.00	6306.22.00
6117.10.90	6204.43.00	6212.20.00	6306.29.00
6117.20.00	6204.44.00	6212.30.00	6306.91.00
6117.80.90	6204.51.00	6212.90.00	6306.99.00
6201.11.00	6204.52.00	6213.90.00	6307.10.90
6201.12.00	6204.53.00	6214.20.90	6307.20.00
6201.13.00	6204.59.10	6214.30.90	6307.90.40
6201.19.00	6204.59.90	6214.40.00	6307.90.93
6201.91.00	6204.61.00	6214.90.00	6307.90.99
6201.92.10	6204.62.00	6215.20.00	6308.00.00
6201.92.90	6204.63.00	6215.90.00	6309.00.90
6201.93.00	6204.69.00	6217.10.90	6401.10.19
6201.99.00	6205.10.00	6217.90.10	6401.10.20
6202.11.00	6205.20.00	6217.90.90	6401.91.19
6202.12.00	6205.30.00	6301.10.00	6401.91.20
6202.13.00	6206.20.00	6301.30.00	6401.92.12
6202.91.00	6206.30.00	6302.10.00	6401.92.91
6202.92.00	6206.40.00	6302.21.00	6401.92.92
6202.93.00	6206.90.00	6302.22.00	6401.99.21
6202.99.00	6207.11.00	6302.29.00	6401.99.29
6203.11.00	6207.19.00	6302.31.00	6401.99.30

LIST OF TARIFF ITEMS THAT ARE NOT FREE  
UNDER THE LEAST DEVELOPED COUNTRIES  
TARIFF (LDCT) BASED ON THE 2002 CUSTOMS  
TARIFF SCHEDULE — *Continued*

6402.12.20	6403.12.20
6402.12.30	6403.12.30
6402.19.10	6403.19.20
6402.19.90	6403.19.90
6402.20.19	6403.20.00
6402.20.20	6403.30.00
6402.30.00	6403.40.00
6402.91.00	6403.51.00
6402.99.00	6403.59.20

[13-1-o]

LISTE DES POSTES TARIFAIRES DES MARCHANDISES  
QUI NE SONT PAS ADMISES EN FRANCHISE EN VERTU  
DU TARIF DES PAYS LES MOINS AVANCÉS BASÉE  
SUR LE BARÈME DE DROITS DE 2002 (*suite*)

6403.59.90	6405.10.90
6403.91.00	6405.20.20
6403.99.20	6405.20.90
6403.99.30	6405.90.00
6403.99.90	6406.10.11
6404.11.91	6406.10.19
6404.11.99	9612.10.30
6404.19.90	
6404.20.90	

[13-1-o]

**DEPARTMENT OF HEALTH**

## FOOD AND DRUGS ACT

Food and Drug Regulations — *Amendment*

## Interim Marketing Authorization

Provision currently exists in Table X to section B.16.100 of the *Food and Drug Regulations* for the use of sodium bisulphate as a pH adjusting agent in ale, beer, light beer, malt liquor, porter and stout at maximum levels of use consistent with good manufacturing practice. Health Canada has received a submission to permit the use of sodium bisulphate as a pH adjusting agent in unstandardized bakery products at a maximum level of use consistent with good manufacturing practice. Evaluation of available data supports the safety and effectiveness of this new use of sodium bisulphate.

This use of sodium bisulphate will benefit consumers through the increased availability of quality bakery products. It will also benefit the industry by facilitating their production.

Therefore, it is the intention of Health Canada to recommend that the *Food and Drug Regulations* be amended to permit the use of sodium bisulphate as a pH adjusting agent in unstandardized bakery products at a maximum level of use consistent with good manufacturing practice.

As a means to improve the responsiveness of the regulatory system, an Interim Marketing Authorization (IMA) is being issued to permit the immediate use of sodium bisulphate, as indicated above, while the regulatory process is undertaken to formally amend the Regulations.

March 14, 2002

DIANE C. GORMAN  
*Assistant Deputy Minister  
Health Products and Food Branch*

[13-1-o]

**MINISTÈRE DE LA SANTÉ**

## LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement sur les aliments et drogues — *Modification*

## Autorisation de mise en marché provisoire

Une disposition existe actuellement au tableau X de l'article B.16.100 du *Règlement sur les aliments et drogues* autorisant l'utilisation du bisulfate de sodium comme agent rajusteur de pH dans la production de ale, de bière, de bière légère, de liqueur de malt, de porter et de stout à des limites conformes aux « bonnes pratiques industrielles ». Santé Canada a reçu une demande visant l'utilisation du bisulfate de sodium comme agent rajusteur de pH dans les produits de boulangerie non normalisés à des limites conformes aux « bonnes pratiques industrielles ». L'évaluation des données disponibles confirme l'innocuité et l'efficacité de cette nouvelle utilisation du bisulfate de sodium.

Cette utilisation du bisulfate de sodium sera bénéfique pour le consommateur car elle permettra l'accès à une plus grande variété de produits de boulangerie de qualité. Elle profitera également à l'industrie en facilitant leur production.

Santé Canada se propose donc de recommander que le *Règlement sur les aliments et drogues* soit modifié de façon à permettre l'utilisation du bisulfate de sodium comme agent rajusteur de pH dans les produits de boulangerie non normalisés à des limites conformes aux « bonnes pratiques industrielles ».

Dans le but d'améliorer la souplesse du système de réglementation, Santé Canada émet une autorisation de mise en marché provisoire (AMP) autorisant l'utilisation immédiate du bisulfate de sodium, conformément aux indications ci-dessus, pendant que le processus officiel de modification du Règlement suit son cours.

Le 14 mars 2002

*La sous-ministre adjointe*  
*Direction générale des produits de santé et des aliments*  
DIANE C. GORMAN

[13-1-o]

---

**PARLIAMENT**

**HOUSE OF COMMONS**

First Session, Thirty-Seventh Parliament

**PRIVATE BILLS**

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on January 27, 2001.

For further information, contact the Private Members' Business Office, House of Commons, Centre Block, Room 134-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, (613) 992-6443.

WILLIAM C. CORBETT  
*Clerk of the House of Commons*

**PARLEMENT**

**CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, trente-septième législature

**PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ**

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 27 janvier 2001.

Pour obtenir d'autres renseignements, prière de communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés, Chambre des communes, Édifice du Centre, Pièce 134-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, (613) 992-6443.

*Le greffier de la Chambre des communes*  
WILLIAM C. CORBETT

---

**COMMISSIONS****CANADA CUSTOMS AND REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of Registration of Charities*

Following a request from the charities listed below to have their status as a charity revoked, the following notice of proposed revocation was sent:

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
103987525RR0001	OLIVEBRANCH COMMUNITY ASSOCIATION INC., WINNIPEG, MAN.
106728132RR0001	ASSISTANCE MÉDICALE INTERNATIONALE, MONTRÉAL (QUÉ.)
106880073RR0011	THE ROMAN CATHOLIC BISHOP OF KAMLOOPS ST. PETER'S PARISH, CACHE CREEK, B.C.
107301020RR0001	ELVERSTON-TRETHEWEY UNITED CHURCH, TORONTO, ONT.
107367997RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE SAINT-GEORGES ARCHIDIOCÈSE DE MONTRÉAL, MONTRÉAL (QUÉ.)
107436081RR0001	GLENDALE LODGE SOCIETY, VICTORIA, B.C.
107561995RR0001	KELOWNA EVANGELICAL FREE CHURCH, KELOWNA, B.C.
107856700RR0001	ST. LAURENT PRESBYTERIAN CHURCH, SAINT-LAURENT, QUE.
107909939RR0030	ST. AGNES CHURCH, CARSTAIRS, ALTA.
107951618RR0165	THE SALVATION ARMY TUMBLER RIDGE PROJECT, PRINCE GEORGE, B.C.
108089020RR0001	THE MONCTON MUSEUM INC., MONCTON, N.B.
118777465RR0001	ADA ADAMS AUXILIARY W. M. S. ST. DAVID'S PRESBYTERIAN CHURCH, KELOWNA, B.C.
118780303RR0001	ALBERTA ASSOCIATION FOR YOUNG CHILDREN, FORT McMURRAY, ALTA.
118780881RR0001	ALBERTA INTERFAITH COALITION ON AGING, SHERWOOD PARK, ALTA.
118827146RR0001	CAMP FAMILIAL BLEU ET BLANC INC., MONTRÉAL (QUÉ.)
118859602RR0001	CHURCH OF CHRIST, SCARBOROUGH, ONT.
118874445RR0001	CONSEIL CANADIEN DES AFFAIRES EUROPÉENNES-CANADIAN COUNCIL OF EUROPEAN AFFAIRS, SASKATOON (SASK.)
118943711RR0001	GRACE DART HOSPITAL, MONTRÉAL, QUE.
118990159RR0001	LADIES AUXILIARY TO WEYBURN GENERAL HOSPITAL, WEYBURN, SASK.
118992015RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE NOTRE-DAME DE TOUTES JOIES, ASBESTOS (QUÉ.)
119021541RR0001	LITTLE SPROUT NURSERY SCHOOL, PEFFERLAW, ONT.
119050805RR0001	NANAIMO'S QUALITY OF LIFE SOCIETY, NANAIMO, B.C.
119067940RR0001	ONTARIO HYDRO EMPLOYEES CHARITY TRUST, TORONTO, ONT.
119070373RR0001	TORONTO TEMPLE NO 69. DAUGHTERS OF THE NILE CONVALESCENT RELIEF FUND, TORONTO, ONT.
119098085RR0001	PRAYER & PRAISE MINISTRIES INC., EAST ST. PAUL, MAN.
119202851RR0001	ST. THOMAS' CHURCH (BRISTOL CORNERS), BRISTOL, QUE.

**COMMISSIONS****AGENCE DES DOUANES ET DU REVENU DU CANADA****LOI DE L'IMPÔT SUR LE REVENU***Annulation d'enregistrement d'organismes de bienfaisance*

À la suite d'une demande présentée par les organismes de bienfaisance indiqués ci-après, l'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé :

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

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
119232999RR0001	PRAISE & WORSHIP CENTRE INC., WODDSTOCK, N.B.
119234425RR0001	THE GABRIEL DUMONT SCHOLARSHIP FOUNDATION, REGINA, SASK.
119239200RR0001	THE JEAN SHARP MEMORIAL FUND, VANCOUVER, B.C.
119263119RR0001	THE FREEMAN FAMILY FOUNDATION, HAMILTON, ONT.
119287241RR0001	VOLUNTEERS - ETOBICOKE (COMMUNITY RESOURCE CENTRE FOR VOLUNTEERISM), ETOBICOKE, ONT.
119292340RR0001	WESTCLOX CANADA A DIVISION OF GENERAL TIME CORPORATION EMPLOYEES CHARITABLE TRUST, PETERBOROUGH, ONT.
119302412RR0001	WOMEN'S AUXILIARY TO THE BRITISH COLUMBIA CANCER FOUNDATION AND THE CANADIAN CANCER SOCIETY (B.C. AND YUKON DIVISION) AND THE B.C. CANCER AGENCY, VANCOUVER CANCER CENTRE, VANCOUVER, B.C.
119310936RR0001	746 (CALGARY) COMMUNICATION SQUADRON UNIT FUND, CALGARY, ALTA.
128658275RR0001	THE TRAIL AND DISTRICT COMMUNITY SERVICES CENTRE SOCIETY, TRAIL, B.C.
128978640RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE NOTRE-DAME-DE-LOURDES, SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU (QUÉ.)
129335642RR0001	LES FRÈRES DES ÉCOLES CHRÉTIENNES DES TROIS-RIVIÈRES, QUÉBEC (QUÉ.)
129701835RR0001	JAPANESE CANADIAN HEALTH CARE SOCIETY OF BRITISH COLUMBIA, NORTH VANCOUVER, B.C.
129714267RR0001	ZONTA CLUB OF KINGSTON-CHARITABLE PROJECTS, KINGSTON, ONT.
129882262RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE SAINT-LUCIEN, SAINT-JEAN-SUR-RICHELIEU (QUÉ.)
131638363RR0001	CALGARY FREEDOM BAPTIST CHURCH, CALGARY, ALTA.
132303272RR0001	LA FABRIQUE DE LA PAROISSE DE SAINTE-LUCIE ARCHIDIOCÈSE DE MONTRÉAL, MONTRÉAL (QUÉ.)
136861820RR0001	REGENT COLLEGE FOUNDATION OF CANADA, VANCOUVER, B.C.
140037300RR0001	GRACE BIBLE CHURCH, STRAFFORDVILLE, ONT.
140830910RR0001	L'ÉTAPE DU PERCE-NEIGE INC., GRANBY (QUÉ.)
866828189RR0001	THE SPIRITUAL ASSEMBLY OF THE BAHÁ'ÍS OF COMOX STRATHCONA B, COMOX, B.C.
869231746RR0001	ÉGLISE BAPTISTE DE LA GRÂCE DE LA RIVE-SUD DE MONTRÉAL, CANDIAC (QUÉ.)

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
871911558RR0001	SEXUAL ASSAULT CENTRE OF MCGILL STUDENTS' SOCIETY (SACOMSS), MONTRÉAL, QUÉ.
872006564RR0001	LONDON (CENTRAL) CHRISTADELPHIAN ECCLESIA, LONDON, ONT.
873231641RR0001	ST. PAUL'S CATHEDRAL FOUNDATION, SASKATOON, SASK.
884273962RR0001	YELLOW RIBBON SUICIDE AWARENESS SOCIETY, WEST LAKE AINSLIE, N.S.
884316985RR0001	LIGHTHOUSE COMMUNITY CHURCH, MELTON, ONT.
885560797RR0001	NURTURING WITH RHYMES THE PARENT CHILD PROGRAM, SASKATOON, SASK.
885563734RR0001	LANG PIONEER VILLAGE FOUNDATION INC., PETERBOROUGH, ONT.
885702555RR0001	BOW RIVER BASIN WATER QUALITY FOUNDATION, CALGARY, ALTA.
886272038RR0001	CONNECTORS, THUNDER BAY, ONT.
886818194RR0001	THE ONDAATJE FOUNDATION, TORONTO, ONT.
887134195RR0001	THE EASTERN CONSTRUCTION COMPANY LIMITED EMPLOYEES' CHARITABLE TRUST, TORONTO, ONT.
887851061RR0001	THE AVCO FOUNDATION, LONDON, ONT.
888546645RR0001	TOUTE LA BIBLE EN PARLE, BELÉIL (QUÉ.)
888609211RR0001	ENVIRO WATCH CANADA, OSHAWA, ONT.
888990264RR0001	MERCY MINISTRIES OF INNISFAIL, PENHOLD, ALTA.
889165148RR0001	THE IRWIN AND META HALADNER CHARITABLE FOUNDATION, ETOBICOKE, ONT.
889166666RR0001	SOMERVILLE SHIFT HOME INC., HARTLAND, N.B.
889276267RR0001	HENDON DEW DROP IN BRANCH NO. 181, HENDON, SASK.
889735163RR0001	CONSEIL POUR LES AÎNÉS ET AÎNÉES DE VERDUN, VERDUN (QUÉ.)
889831392RR0001	ST. AMELIE PARISH, STE. ROSE DU LAC, MAN.
890143977RR0001	CORNING PASTORAL CHARGE, CORNING, SASK.

MAUREEN KIDD  
*Director General  
 Charities Directorate*

[13-1-o]

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
890248826RR0001	MAISON DES JEUNES DE SAINT-ODILON, SAINT-ODILON, BEAUCE-NORD (QUÉ.)
890253594RR0001	KOREAN CHURCH OF RESURRECTION, DELTA, B.C.
890494172RR0001	CAPE BRETON LIFE LINE MONITORING ASSOCIATION, SYDNEY, N.S.
890568249RR0001	GOODWATER HOSPITAL AUXILIARY, WEYBURN, SASK.
890594849RR0001	LEAMINGTON & DISTRICT COMMUNITY FOOD BANK INC., LEAMINGTON, ONT.
890845142RR0001	FLEMINGDON YOUTH OUTREACH, MISSISSAUGA, ONT.
890861990RR0001	L'ÉTOILE DE REFLETS ET LUMIÈRE DU DIOCÈSE DE ST-HYACINTHE, MONT-SAINT-HILAIRE (QUÉ.)
891043846RR0001	TRUST UNDER WILL OF THE LATE FLORENCE CARLETON FOR WYCLIFFE COLLEGE, TORONTO, ONT.
891215246RR0001	COMITÉ DES ŒUVRES CHARITABLES DU CONSEIL ST-LÉON-DE-STANDON 10081, SAINT-LÉON-DE-STANDON (QUÉ.)
891249823RR0001	PARKLAND PENTECOSTAL ASSEMBLY, SPRUCE GROVE, ALTA.
891320293RR0001	THE PETER AND ELIZABETH C. TOWER FOUNDATION (CANADA), TORONTO, ONT.
891430522RR0001	ELIZABETHAN MUSIC SOCIETY OF SASKATCHEWAN INC., REGINA, SASK.
891467599RR0001	JEWEL FOUNDATION, TORONTO, ONT.
892528266RR0001	SASKATOON WOMEN'S RESOURCE CENTRE INC., SASKATOON, SASK.
892793886RR0002	HOLY TRINITY CHURCH, CZAR, ALTA.
892827445RR0001	SOUTHERN ALBERTA BRASS SOCIETY, FORT McMURRAY, ALTA.
894575935RR0001	CROATIAN COMMUNITY SERVICES, MISSISSAUGA, ONT.
895755460RR0001	KEIKUMAN MEDICAL OUTREACH, VEGA, ALTA.
896575032RR0001	AU FIL DES MOTS DE ST-FRANÇOIS, LAVAL (QUÉ.)

*Le directeur général  
 Direction des organismes de bienfaisance  
 MAUREEN KIDD*

[13-1-o]

**CANADIAN FOOD INSPECTION AGENCY**

**CANADIAN FOOD INSPECTION AGENCY ACT**

*Notice Amending the Canadian Food Inspection Agency Fees Notice*

The Minister of Agriculture and Agri-Food, pursuant to subsection 24(1) and section 25 of the *Canadian Food Inspection Agency Act*, hereby amends the *Canadian Food Inspection Agency Fees Notice*, published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 13, 2000, in accordance with the annexed notice.

Ottawa, March 14, 2002

LYLE VANCLIEF  
*Minister of Agriculture and Agri-Food*

**AGENCE CANADIENNE D'INSPECTION DES ALIMENTS**

**LOI SUR L'AGENCE CANADIENNE D'INSPECTION DES ALIMENTS**

*Avis modifiant l'Avis sur les prix de l'Agence canadienne d'inspection des aliments*

Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire, en vertu du paragraphe 24(1) et de l'article 25 de la *Loi sur l'Agence canadienne d'inspection des aliments*, modifie par les présentes l'*Avis sur les prix de l'Agence canadienne d'inspection des aliments*, publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 13 mai 2000, conformément à l'avis ci-joint.

Ottawa, le 14 mars 2002

*Le ministre de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire  
 LYLE VANCLIEF*

**NOTICE AMENDING THE CANADIAN FOOD  
INSPECTION AGENCY FEES NOTICE**

**1. The *Canadian Food Inspection Agency Fees Notice*<sup>1</sup> is amended by adding the following after Part 15:**

**PART 16**

**FISH INSPECTION FEES**

*Interpretation*

1. (1) The definitions in this subsection apply in this Part. “Act” means the *Fish Inspection Act*. (*Loi*)  
“Regulations” means the *Fish Inspection Regulations*. (*Règlement*)

(2) Unless otherwise provided in this Part, other words and expressions have the same meaning as in the Act and the Regulations.

*Payment*

2. The fees set out in items 1, 2 and 4 of Table 1 shall be paid at the time the application for an import licence or certificate of registration is submitted.

3. The fees set out in items 3, 5, 6 and 7 of Table 1 and Tables 2 and 3 shall be paid on receipt of an invoice from the Agency.

TABLE 1

IMPORT LICENCES, CERTIFICATES OF REGISTRATION,  
INSPECTION CERTIFICATES AND FACILITY INSPECTIONS

Column 1	Column 2
Item	Service, Right, Product, Privilege or Use
	FISH IMPORT LICENCE
1.	For the issuance of a fish import licence under subsection 6.1(1) of the Regulations
	\$500
	QUALITY MANAGEMENT PROGRAM IMPORT LICENCE
2.	For the issuance of a quality management program import licence under subsection 6.1(1.1) of the Regulations
	\$5 000
	REQUEST FOR REINSTATEMENT OF AN IMPORT LICENCE
3.	Each inspection that is carried out in the course of a determination pursuant to subsection 6.2(2) of the Regulations
	\$1 000
	CERTIFICATE OF REGISTRATION
4.	(1) For the application for a certificate of registration for an establishment under subsection 15(1) of the Regulations
	(a) where the total size of processing areas in an establishment is 300 m <sup>2</sup> or less
	\$1 000
	(b) where the total size of processing areas in an establishment is more than 300 m <sup>2</sup>
	\$ 1500
	(2) In addition to the fee referred to in paragraph (1)(b), the fee that is payable for the registration of an establishment with processing areas of a total size greater than 300 m <sup>2</sup> is in accordance with the following types of process operations:
	(a) canning fish
	\$1 000
	(b) processing ready-to-eat fish
	\$1 000
	(c) processing shellfish
	\$1 000

**AVIS MODIFIANT L'AVIS SUR LES PRIX DE L'AGENCE  
CANADIENNE D'INSPECTION DES ALIMENTS**

**1. L'*Avis sur les prix de l'Agence canadienne d'inspection des aliments*<sup>1</sup> est modifié par l'ajout de ce qui suit après la Partie 15 :**

**PARTIE 16**

**PRIX APPLICABLES À L'INSPECTION DE POISSON**

*Définitions et interprétation*

1. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.

« Loi » La *Loi sur l'inspection du poisson*. (*Act*)  
« Règlement » Le *Règlement sur l'inspection du poisson*. (*Regulations*)

(2) Sauf disposition contraire de la présente partie, les autres termes s'entendent au sens de la Loi et du Règlement.

*Paiement*

2. Les prix indiqués aux articles 1, 2 et 4 du tableau 1 sont payables au moment de la présentation de la demande d'un permis d'importation de poisson ou d'un certificat d'agrément.

3. Les prix indiqués aux articles 3, 5, 6 et 7 du tableau 1 et aux tableaux 2 et 3 sont payables sur réception de la facture de l'Agence.

TABLEAU 1

PERMIS D'IMPORTATION, CERTIFICATS D'AGRÈMENT,  
CERTIFICATS D'INSPECTION ET INSPECTIONS DES INSTALLATIONS

Colonne 1	Colonne 2
Article	Service, produit, installation, droit ou avantage
	PERMIS D'IMPORTATION DE POISSON
1.	Pour la délivrance d'un permis d'importation de poisson conformément au paragraphe 6.1(1) du Règlement
	500 \$
	PERMIS D'IMPORTATION AVEC PROGRAMME DE GESTION DE LA QUALITÉ
2.	Pour la délivrance d'un permis d'importation avec programme de gestion de la qualité conformément au paragraphe 6.1(1.1) du Règlement
	5 000 \$
	DEMANDE DE RÉTABLISSEMENT D'UN PERMIS D'IMPORTATION
3.	Chaque inspection menée au cours d'un examen effectué aux termes du paragraphe 6.2(2) du Règlement
	1 000 \$
	CERTIFICAT D'AGRÈMENT
4.	(1) Pour la demande d'agrément d'un établissement aux termes du paragraphe 15(1) du Règlement
	a) si la superficie totale des aires de transformation de l'établissement est de 300 m <sup>2</sup> ou moins
	1 000 \$
	b) si la superficie totale des aires de transformation de l'établissement est supérieure à 300 m <sup>2</sup>
	1 500 \$
	(2) Outre les droits visés à l'alinéa (1)b), le droit à payer pour l'agrément d'un établissement dont la superficie totale des aires de transformation est supérieure à 300 m <sup>2</sup> est calculé selon les types suivants d'opérations de transformation :
	a) mise en conserve du poisson
	1 000 \$
	b) transformation en poisson prêt-à-manger
	1 000 \$
	c) transformation de mollusques
	1 000 \$

<sup>1</sup> *Canada Gazette*, Part I, May 13, 2000, Vol. 134, No. 20, Supplement

<sup>1</sup> Partie I, *Gazette du Canada*, le 13 mai 2000, vol. 134, n° 20, supplément

TABLE 1 — *Continued*

IMPORT LICENCES, CERTIFICATES OF REGISTRATION,  
INSPECTION CERTIFICATES AND FACILITY  
INSPECTIONS — *Continued*

Column 1	Column 2
Item	Fee
(d) pickling, spicing or marinating fish	\$500
(e) salting or drying fish	\$500
(f) processing fresh or frozen fish or semi-preserves	\$500
(g) any other type of process operation	\$1 000
(3) In addition to the fees referred to in subitems (1) and (2), the initial fee that is payable for the registration of an establishment that will conduct shellfish process operations by depuration	
(a) where the total size of processing areas in an establishment is 300 m <sup>2</sup> or less	\$6 000
(b) where the total size of processing areas in an establishment is more than 300 m <sup>2</sup>	\$7 500
REQUEST FOR REINSTATEMENT OF A CERTIFICATE OF REGISTRATION	
5. Each inspection that is carried out in the course of a determination pursuant to subsection 17(2) of the Regulations	\$1 000
INSPECTION CERTIFICATE	
6. (1) Subject to subitem (2), the fee for requesting a certificate pursuant to subsection 9(1) of the Regulations including an export certificate is:	
(a) where an inspection of the fish is performed	\$100
(b) where an evaluation of the request for certification is performed	\$25
(2) Maximum amount payable by a person under subitem (1) in a calendar year	\$10 000
FACILITY INSPECTION	
7. An inspection other than an inspection referred to in item 5, requested by any person to determine whether their establishment meets the applicable requirements of Schedule I to the Regulations or a quality management program	\$500

4. (1) Subject to subsection (2), a licensed importer who imports fish into Canada shall pay in respect of the type of product set out in column 1 of an item of table 2, an inspection service fee, per kilogram of declared weight of fish imported, in the amount applicable to the level of licence held by the importer that is set out in column 2, 3 or 4 of that item.

TABLE 2

INSPECTION SERVICE FOR IMPORTS

FEE PER KILOGRAM (BASED ON WEIGHT DECLARED  
ON THE FISH IMPORT NOTIFICATION FORM)

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4
Item	Type of Product	Fish Import (\$)	Enhanced (\$)
1.	Ready-to-eat	0.15	0.002
2.	Canned	0.02	0.002
3.	Fresh	0.01	0.002
4.	Raw molluscan shellfish	0.01	0.002
5.	Other	0.01	0.002

(2) The fee payable for an inspection service is \$30 for each shipment of fish if the fish being imported is intended for further processing that will result in a substantial transformation of the fish and the fish is being delivered to a registered establishment.

TABLEAU 1 (*suite*)

PERMIS D'IMPORTATION, CERTIFICATS D'AGRÈMENT,  
CERTIFICATS D'INSPECTION ET INSPECTIONS DES  
INSTALLATIONS (*suite*)

Colonne 1	Colonne 2
Article	Prix
d) transformation en poisson saumuré, mariné ou épicé	500 \$
e) transformation en poisson salé ou séché	500 \$
f) transformation en poisson frais, congelé ou semi-conservé	500 \$
g) tout autre type d'opération de transformation	1 000 \$
(3) Outre les droits visés aux sous-articles (1) et (2), le droit initial à payer pour l'agrément d'un établissement qui effectuera des opérations de transformation de mollusques par dépuración est :	
a) si la superficie totale des aires de transformation de l'établissement est de 300 m <sup>2</sup> ou moins	6 000 \$
b) si la superficie totale des aires de transformation de l'établissement est supérieure à 300 m <sup>2</sup>	7 500 \$
DEMANDE DE RÉTABLISSEMENT D'UN CERTIFICAT D'AGRÈMENT	
5. Chaque inspection menée au cours d'un examen effectué aux termes du paragraphe 17(2) du Règlement	1 000 \$
CERTIFICAT D'INSPECTION	
6. (1) Sous réserve du sous-article (2), les droits à payer pour une demande de certificat aux termes du paragraphe 9(1) du Règlement, notamment un certificat d'exportation est :	
a) si une inspection du poisson est menée	100 \$
b) si une évaluation de la demande de certificat est exécutée	25 \$
(2) Montant maximal payable par une personne conformément au sous-article (1) par année civile	10 000 \$
INSPECTION DES INSTALLATIONS	
7. Une inspection, autre que celle visée à l'article 5, demandée par une personne afin de déterminer si son établissement satisfait aux exigences applicables de l'annexe I du Règlement ou d'un programme de gestion de la qualité	500 \$

4. (1) Sous réserve du paragraphe (2), les droits à payer pour les services d'inspection fournis à l'égard du poisson importé au Canada sont, pour chaque kilogramme déclaré, ceux prévus à l'égard du type de produit mentionné à la colonne 1 du tableau 2, selon le type de permis d'importation de l'importateur précisé aux colonnes 2, 3 ou 4.

TABLEAU 2

SERVICE D'INSPECTION POUR LES IMPORTATIONS

DROITS PAR KILOGRAMME (POIDS DÉCLARÉ SUR LE  
FORMULAIRE D'AVIS D'IMPORTATION DU POISSON)

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4
Art.	Type de produit	Permis d'importation de poisson (\$)	Application complète (\$)
1.	Prêt-à-manger	0,15	0,002
2.	En conserve	0,02	0,002
3.	Frais	0,01	0,002
4.	Mollusques crus	0,01	0,002
5.	Autres	0,01	0,002

(2) Les droits à payer pour les services d'inspection sont de 30 \$ par envoi de poisson importé, lorsque les conditions suivantes sont réunies : le poisson est importé en vue de subir une transformation ultérieure qui aura pour résultat un changement substantiel; le poisson est livré à un établissement agréé.

5. A person who appeals a decision under subsection 10(1) of the Regulations shall pay the applicable fee set out in Table 3 for any type of re-inspection that is ordered under that subsection.

5. Toute personne qui, aux termes du paragraphe 10(1) du Règlement, en appelle de la décision de l'inspecteur doit payer le droit prévu au tableau 3 pour tout type de réinspection ordonné en vertu de ce paragraphe.

TABLE 3

## RE-INSPECTION FEES

Item	Column 1 Type of Inspection	Column 2 Sample Size	Column 3 Fee (\$)
1.	Sensory evaluation	(a) 13 (b) 21 (c) 29 (d) 48 (e) 84 (f) 126 (g) 200 or more	174 226 296 314 366 505 627
2.	Net content determination	(a) 7-13 (b) 14-21 (c) 22-29 (d) 30-48 (e) 49-84 (f) 85-126 (g) 127 or more	87 105 122 174 192 261 296
3.	Label evaluation		
	(1) Inner container		87
	(2) Outer container		52
	(3) Can coding		52
4.	Container integrity evaluation		
	(1) Cans	1250	906
	(2) Other containers	(a) 13 (b) 21 (c) 29 (d) 48 (e) 84 (f) 126 (g) 200 or more	105 122 157 174 192 261 314
5.	Fish content of battered or breaded products	(a) 13 (b) 21 or more	157 192
6.	Histamine	(a) 13 (b) 21 or more	157 192
7.	Electrophoresis species identification		157
8.	Food additives		244
9.	Sodium and potassium		244
10.	Moisture content		191
11.	Salt content		87
12.	pH		87
13.	Quality indices		226
14.	Water activity		87
15.	Tuna colour		87

## EXPLANATORY NOTE

The publication of the *Canadian Food Inspection Agency Fees Notice* (the Notice) in May 2000 consolidated the majority of the fee setting authorities for the Canadian Food Inspection Agency under the *Canadian Food Inspection Agency Act*. Prior to the publication of the Notice, most fees were set by Ministerial order under paragraphs 19(1)(b) and 19.1(b) of the *Financial Administration Act*. Pursuant to the *Fish Inspection Act*, the *Fish Inspection Regulations* (FIR) allow for the prescribing of fees for the registration of establishments, issue of licences and grading and inspection services.

In order to maintain consistency in the Canadian Food Inspection Agency's fee setting authority, the attached amendment adds

TABLEAU 3

## DROITS DE RÉINSPECTION

Article	Colonne 1 Type d'inspection	Colonne 2 Taille de l'échantillon	Colonne 3 Droit (\$)
1.	Évaluation sensorielle	a) 13 b) 21 c) 29 d) 48 e) 84 f) 126 g) 200 ou plus	174 226 296 314 366 505 627
2.	Détermination de la teneur nette	a) 7-13 b) 14-21 c) 22-29 d) 30-48 e) 49-84 f) 85-126 g) 127 ou plus	87 105 122 174 192 261 296
3.	Évaluation de l'étiquette		
	(1) Contenant intérieur		87
	(2) Contenant extérieur		52
	(3) Marquage du contenant		52
4.	Évaluation de l'intégrité du contenant		
	(1) Boîtes en conserve	1 250	906
	(2) Autres contenants	a) 13 b) 21 c) 29 d) 48 e) 84 f) 126 g) 200 ou plus	105 122 157 174 192 261 314
5.	Teneur en poisson des produits en pâte ou panés	a) 13 b) 21 ou plus	157 192
6.	Histamine	a) 13 b) 21 ou plus	157 192
7.	Électrophorèse-Identification de l'espèce		157
8.	Additifs alimentaires		244
9.	Sodium et potassium		244
10.	Teneur en eau		191
11.	Teneur en sel		87
12.	pH		87
13.	Indices de la qualité		226
14.	Activité de l'eau		87
15.	Thon-couleur		87

## NOTE EXPLICATIVE

La publication de l'*Avis sur les prix de l'Agence canadienne d'inspection des aliments* (l'*Avis*), en mai 2000, regroupait la plupart des pouvoirs d'établissement des prix de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) en vertu de la *Loi sur l'Agence canadienne d'inspection des aliments*. Avant la publication de l'*Avis*, la plupart des prix étaient fixés par arrêté ministériel en vertu des alinéas 19(1)b) et 19.1b) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. En vertu de la *Loi sur l'inspection du poisson*, le *Règlement sur l'inspection du poisson* (RIP) autorise l'imposition de droits pour l'agrément des établissements, la délivrance de permis et les services de classement et d'inspection.

Afin d'assurer l'uniformité du pouvoir d'établissement des prix de l'Agence canadienne d'inspection des aliments, la

the majority of the fees payable for services previously found in the FIR to the Notice.

References to fees for non-mandatory fish inspection services (i.e. inspection services provided "on request") will be removed from the FIR and will not be added to the Notice. In order to achieve efficiencies in the administration of the fees charged for these types of services, these fees will be charged under agreements made pursuant to section 14 of the *Canadian Food Inspection Agency Act*. The fee amounts will remain the same and clients who request these inspection services will not see any appreciable difference in the way these fees are administered.

References to fees in relevant provisions of the FIR will be modified by regulation.

[13-1-o]

## CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL INQUIRY

### *Industrial Equipment*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2001-071) from Équipement Industriel Champion Inc., of Québec, Quebec, concerning a procurement (Solicitation No. W0138-016059/A) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC). The requirement is for the supply and installation of a hydraulic lift, parallelogram type. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal has decided to conduct an inquiry into the complaint.

It is alleged that PWGSC improperly awarded the contract to a non-compliant bidder.

Further information may be obtained from: The Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre, 15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, (613) 993-3595 (Telephone), (613) 990-2439 (Facsimile).

Ottawa, March 15, 2002

MICHEL P. GRANGER  
*Secretary*

[13-1-o]

## CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

### *Nylon and Polyester-cotton Fabrics*

Notice is hereby given that, on March 20, 2002, the Canadian International Trade Tribunal submitted to the Minister of Finance, pursuant to section 19 of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, a report, with a recommendation, with respect to a request for tariff relief filed by Beco Industries Ltd. regarding certain nylon and polyester-cotton fabrics (Request No. TR-2001-002).

March 20, 2002

By Order of the Tribunal  
MICHEL P. GRANGER  
*Secretary*

[13-1-o]

modification ci-jointe ajoute à l'Avis les droits payables pour des services autrefois prévus par le RIP.

Les renvois aux frais des services non obligatoires d'inspection du poisson (c'est-à-dire, les services d'inspection « sur demande ») seront retranchés du RIP et ne seront pas ajoutés à l'Avis. Afin de réaliser des économies dans l'administration des frais imposés pour ces types de services, les frais seront prévus dans des ententes conclues en vertu de l'article 14 de la *Loi sur l'Agence canadienne d'inspection des aliments*. Les frais resteront les mêmes et les clients qui demanderont de recevoir ces services d'inspection ne verront pas de différence notable dans leur mode d'administration.

Les dispositions relatives à l'établissement des prix du RIP seront modifiées par un règlement distinct.

[13-1-o]

## TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR ENQUÊTE

### *Équipement industriel*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2001-071) déposée par Équipement Industriel Champion Inc., de Québec (Québec), concernant un marché (invitation n° W0138-016059/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC). Le besoin est en matière de fourniture et d'installation d'un monte-charge hydraulique, de type parallélogramme. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé d'enquêter sur la plainte.

Il est allégué que TPSGC a incorrectement accordé le contrat à un soumissionnaire non conforme.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec : Le Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard Life Centre, 15<sup>e</sup> étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, (613) 993-3595 (téléphone), (613) 990-2439 (télécopieur).

Ottawa, le 15 mars 2002

*Le secrétaire*  
MICHEL P. GRANGER

[13-1-o]

## TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

### *Tissus en nylon et en polyester-coton*

Avis est par la présente donné que le 20 mars 2002, le Tribunal canadien du commerce extérieur a transmis au ministre des Finances, aux termes de l'article 19 de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, un rapport renfermant une recommandation relativement à une demande d'allègement tarifaire déposée par Les Industries Beco Ltée concernant certains tissus en nylon et en polyester-coton (demande n° TR-2001-002).

Le 20 mars 2002

Par ordre du Tribunal  
*Le secrétaire*  
MICHEL P. GRANGER

[13-1-o]

**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**

## ORDER

*Fresh Garlic*

In the matter of an expiry review (Expiry Review No. RR-2001-001), under subsection 76.03(3) of the *Special Import Measures Act*, of the finding made by the Canadian International Trade Tribunal on March 21, 1997, in Inquiry No. NQ-96-002, concerning fresh garlic originating in or exported from the People's Republic of China

The Canadian International Trade Tribunal, under the provisions of subsection 76.03(3) of the *Special Import Measures Act*, has conducted an expiry review of its finding made on March 21, 1997, in Inquiry No. NQ-96-002, concerning fresh garlic originating in or exported from the People's Republic of China, imported into Canada from July 1 to December 31, inclusive, of each calendar year.

Pursuant to paragraph 76.03(12)(b) of the *Special Import Measures Act*, the Canadian International Trade Tribunal hereby continues the finding made in Inquiry No. NQ-96-002 concerning the above-mentioned goods.

Ottawa, March 20, 2002

MICHEL P. GRANGER  
*Secretary*

[13-1-o]

**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**

## ORDONNANCE

*Ail frais*

Eu égard à un réexamen relatif à l'expiration (réexamen relatif à l'expiration n° RR-2001-001), aux termes du paragraphe 76.03(3) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, des conclusions rendues par le Tribunal canadien du commerce extérieur le 21 mars 1997, dans le cadre de l'enquête n° NQ-96-002, concernant l'ail frais originaire ou exporté de la République populaire de Chine

Le Tribunal canadien du commerce extérieur, aux termes du paragraphe 76.03(3) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, a procédé à un réexamen relatif à l'expiration des conclusions qu'il a rendues le 21 mars 1997, dans le cadre de l'enquête n° NQ-96-002, concernant l'ail frais originaire ou exporté de la République populaire de Chine, importé au Canada entre le 1<sup>er</sup> juillet et le 31 décembre, inclusivement, de chaque année civile.

Aux termes de l'alinéa 76.03(12)b) de la *Loi sur les mesures spéciales d'importation*, le Tribunal canadien du commerce extérieur proroge par la présente les conclusions qu'il a rendues dans le cadre de l'enquête n° NQ-96-002 concernant les marchandises susmentionnées.

Ottawa, le 20 mars 2002

*Le secrétaire*  
MICHEL P. GRANGER

[13-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

## NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The following notices are abridged versions of the Commission's original notices bearing the same number. The original notices contain a more detailed outline of the applications, including additional locations and addresses where the complete files may be examined. The relevant material, including the notices and applications, is available for viewing during normal business hours at the following offices of the Commission:

- Central Building, Les Terrasses de la Chaudière, Room G-5, 1 Promenade du Portage, Hull, Quebec K1A 0N2, (819) 997-2429 (Telephone), 994-0423 (TDD), (819) 994-0218 (Facsimile);
- Bank of Commerce Building, Suite 1007, 1809 Barrington Street, Halifax, Nova Scotia B3J 3K8, (902) 426-7997 (Telephone), 426-6997 (TDD), (902) 426-2721 (Facsimile);
- Kensington Building, Suite 1810, 275 Portage Avenue, Winnipeg, Manitoba R3B 2B3, (204) 983-6306 (Telephone), 983-8274 (TDD), (204) 983-6317 (Facsimile);
- 530-580 Hornby Street, Vancouver, British Columbia V6C 3B6, (604) 666-2111 (Telephone), 666-0778 (TDD), (604) 666-8322 (Facsimile);
- C.R.T.C. Documentation Centre, 405 De Maisonneuve Boulevard E, 2nd Floor, Suite B2300, Montréal, Quebec H2L 4J5, (514) 283-6607 (Telephone), 283-8316 (TDD), (514) 283-3689 (Facsimile);
- C.R.T.C. Documentation Centre, 55 St. Clair Avenue E, Suite 624, Toronto, Ontario M4T 1M2, (416) 952-9096 (Telephone), (416) 954-6343 (Facsimile);

**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES**

## AVIS AUX INTÉRESSÉS

Les avis qui suivent sont des versions abrégées des avis originaux du Conseil portant le même numéro. Les avis originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et adresses où l'on peut consulter les dossiers complets. Tous les documents afférents, y compris les avis et les demandes, sont disponibles pour examen durant les heures normales d'affaires aux bureaux suivants du Conseil :

- Édifice central, Les Terrasses de la Chaudière, Pièce G5, 1, promenade du Portage, Hull (Québec) K1A 0N2, (819) 997-2429 (téléphone), 994-0423 (ATS), (819) 994-0218 (télécopieur);
- Édifice de la Banque de Commerce, Pièce 1007, 1809, rue Barrington, Halifax (Nouvelle-Écosse) B3J 3K8, (902) 426-7997 (téléphone), 426-6997 (ATS), (902) 426-2721 (télécopieur);
- Édifice Kensington, Pièce 1810, 275, avenue Portage, Winnipeg (Manitoba) R3B 2B3, (204) 983-6306 (téléphone), 983-8274 (ATS), (204) 983-6317 (télécopieur);
- 580, rue Hornby, Bureau 530, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3B6, (604) 666-2111 (téléphone), 666-0778 (ATS), (604) 666-8322 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 405, boulevard de Maisonneuve Est, 2<sup>e</sup> étage, Bureau B2300, Montréal (Québec) H2L 4J5, (514) 283-6607 (téléphone), 283-8316 (ATS), (514) 283-3689 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 55, avenue St. Clair Est, Bureau 624, Toronto (Ontario) M4T 1M2, (416) 952-9096 (téléphone), (416) 954-6343 (télécopieur);

- C.R.T.C. Documentation Centre, Cornwall Professional Building, Room 103, 2125 11th Avenue, Regina, Saskatchewan S4P 3X3, (306) 780-3422 (Telephone), (306) 780-3319 (Facsimile);
- C.R.T.C. Documentation Centre, 10405 Jasper Avenue, Suite 520, Edmonton, Alberta T5J 3N4, (780) 495-3224 (Telephone), (780) 495-3214 (Facsimile).

Interventions must be filed with the Secretary General, Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, Ottawa, Ontario K1A 0N2, together with proof that a true copy of the intervention has been served upon the applicant, on or before the deadline given in the notice.

*Secretary General*

- Centre de documentation du C.R.T.C., Édifice Cornwall Professional, Pièce 103, 2125, 11<sup>e</sup> Avenue, Regina (Saskatchewan) S4P 3X3, (306) 780-3422 (téléphone), (306) 780-3319 (télécopieur);
- Centre de documentation du C.R.T.C., 10405, avenue Jasper, Bureau 520, Edmonton (Alberta) T5J 3N4, (780) 495-3224 (téléphone), (780) 495-3214 (télécopieur).

Les interventions doivent parvenir au Secrétaire général, Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, Ottawa (Ontario) K1A 0N2, avec preuve qu'une copie conforme a été envoyée à la requérante, avant la date limite d'intervention mentionnée dans l'avis.

*Secrétaire général*

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### PUBLIC NOTICE 2002-15

The Commission has received the following applications:

1. Newcap Inc.  
Grand Falls, Newfoundland and Labrador  
To amend the licence of radio station CKXG-FM Grand Falls.
2. Vidéotron (RDL) ltée  
Granby, Quebec  
To amend the licence of its cable system serving Granby.
3. Vidéotron ltée  
Montréal, Quebec  
To amend the licence of its cable system serving Montréal.
4. Saskatchewan Telecommunications (SaskTel)  
Regina, Saskatoon, Moose Jaw, Prince Albert, Yorkton, Estevan, Weyburn, Swift Current, North Battleford, Battleford, White City and Pilot Butte, Saskatchewan  
To amend the condition of licence authorizing the licensee to carry a set of 4+1 U.S. television network signals as part of the basic service of its broadcasting distribution undertakings serving the aforementioned localities.

Deadline for intervention: April 25, 2002

March 20, 2002

[13-1-o]

## NATIONAL ENERGY BOARD

### APPLICATION FOR AUTHORIZATION TO EXPORT ELECTRICITY

*EPCOR Merchant and Capital Inc.*

Notice is hereby given that, by an application dated March 26, 2002, EPCOR Merchant and Capital Inc. (the "Applicant"), on behalf of EPCOR Merchant and Capital L.P., has applied to the National Energy Board (the "Board"), under Division II of Part VI of the *National Energy Board Act* (the "Act"), for authorization to export, over a ten-year term, up to 4 000 GWh of interruptible energy and up to 3 000 GWh of short-term firm energy in each year of the term. EPCOR Merchant and Capital L.P.

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### AVIS PUBLIC 2002-15

Le Conseil a été saisi des demandes suivantes :

1. Newcap Inc.  
Grand Falls (Terre-Neuve-et-Labrador)  
En vue de modifier la licence de la station de radio CKXG-FM Grand Falls.
2. Vidéotron (RDL) ltée  
Granby (Québec)  
En vue de modifier la licence de son entreprise de câble desservant Granby.
3. Vidéotron ltée  
Montréal (Québec)  
En vue de modifier la licence de son entreprise de câble desservant Montréal.
4. Saskatchewan Telecommunications (SaskTel)  
Regina, Saskatoon, Moose Jaw, Prince Albert, Yorkton, Estevan, Weyburn, Swift Current, North Battleford, Battleford, White City et Pilot Butte (Saskatchewan)  
En vue de modifier la condition de licence autorisant la titulaire à distribuer une série de signaux de télévision américains 4+1 au service de base de ses entreprises de distribution de radiodiffusion desservant les endroits susmentionnés.

Date limite d'intervention : le 25 avril 2002

Le 20 mars 2002

[13-1-o]

## OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

### DEMANDE D'AUTORISATION POUR L'EXPORTATION D'ÉLECTRICITÉ

*EPCOR Merchant and Capital Inc.*

Avis est par les présentes donné que, dans le cadre d'une demande datée du 26 mars 2002, la EPCOR Merchant and Capital Inc. (le « demandeur »), au nom de la EPCOR Merchant and Capital L.P., demande à l'Office national de l'énergie (l'« Office »), aux termes de la section II, partie VI, de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la « Loi »), l'autorisation d'exporter, pendant une période de dix ans, jusqu'à un maximum annuel de 4 000 GWh d'énergie interruptible et de 3 000 GWh d'énergie

carries on energy marketing and energy portfolio management activities. The electricity to be exported will be purchased by the Applicant from Canadian utilities, independent generators and others who have excess electrical power available on a firm or interruptible basis. The electricity to be exported will originate from the provinces of Canada located east of the Alberta-Saskatchewan border.

The Board wishes to obtain the views of interested parties on this application before issuing a permit or recommending to the Governor in Council that a public hearing be held. The Directions on Procedure that follow explain in detail the procedure that will be used.

1. The Applicant shall deposit and keep on file, for public inspection during normal business hours, copies of the application at its offices located at 505 Second Street SW, 8th Floor, Calgary, Alberta T2P 1N8, (403) 717-4600, and provide a copy of the application to any person who requests a copy. A copy of the application is also available for viewing during normal business hours in the Board's library, 444 Seventh Avenue SW, Room 1002, Calgary, Alberta T2P 0X8.

2. Submissions that any party wishes to present shall be filed with the Secretary, National Energy Board, 444 Seventh Avenue SW, Calgary, Alberta T2P 0X8, (403) 292-5503 (Facsimile), and the Applicant by April 29, 2002.

3. Pursuant to subsection 119.06(2) of the Act, the Board shall have regard to all considerations that appear to it to be relevant. In particular, the Board is interested in the views of submitters with respect to :

- (a) the effect of the exportation of the electricity on provinces other than that from which the electricity is to be exported;
- (b) the impact of the exportation on the environment; and
- (c) whether the Applicant has
  - (i) informed those who have declared an interest in buying electricity for consumption in Canada of the quantities and classes of service available for sale, and
  - (ii) given an opportunity to purchase electricity on terms and conditions as favorable as the terms and conditions specified in the application to those who, within a reasonable time of being so informed, demonstrate an intention to buy electricity for consumption in Canada.

4. Any answer to submissions that the Applicant wishes to present in response to items 2 and 3 of this Notice of Application and Directions on Procedure shall be filed with the Secretary of the Board and served on the party that filed the submissions, by May 14, 2002.

5. Any reply that submitters wish to present in response to item 4 of this Notice of Application and Directions on Procedure shall be filed with the Secretary of the Board and served on the Applicant by May 24, 2002.

6. For further information on the procedures governing the Board's examination, contact M. L. Mantha, Secretary, (403) 299-2714 (Telephone), (403) 292-5503 (Facsimile).

M. L. MANTHA  
*Secretary*

[13-1-0]

garantie à court terme. La EPCOR Merchant and Capital L.P. exerce des activités de commercialisation de l'énergie et de gestion de portefeuille de ressources énergétiques. Le demandeur achètera l'électricité exportée auprès d'entreprises de services publics, de producteurs indépendants et d'autres entreprises canadiennes qui ont un surplus d'énergie électrique garantie ou interruptible. L'électricité exportée proviendra des provinces à l'est de l'Alberta.

L'Office souhaite recevoir les opinions des parties intéressées ayant trait à cette demande avant de délivrer un permis ou de recommander au gouverneur en conseil la tenue d'une audience publique. Les directives sur la procédure présentées ci-après détaillent la procédure à suivre.

1. Des copies de la demande doivent être déposées et versées au dossier par le demandeur, aux fins d'inspection publique pendant les heures normales de bureau, à ses bureaux situés au 505, Deuxième Rue Sud-Ouest, 8<sup>e</sup> étage, Calgary (Alberta) T2P 1N8, (403) 717-4600. De plus, le demandeur doit fournir une copie de la demande à toute personne qui en fait la requête. Une copie de la demande sera également disponible aux fins de consultation, pendant les heures normales de bureau, à la bibliothèque de l'Office, 444, Septième Avenue Sud-Ouest, Pièce 1002, Calgary (Alberta) T2P 0X8.

2. Les mémoires de toutes les parties intéressées doivent être déposés auprès du Secrétaire, Office national de l'énergie, 444, Septième Avenue Sud-Ouest, Calgary (Alberta) T2P 0X8, (403) 292-5503 (télécopieur), ainsi qu'auprès du demandeur, au plus tard le 29 avril 2002.

3. Aux termes du paragraphe 119.06(2) de la Loi, l'Office tient compte de tous les facteurs qu'il estime pertinents. Notamment, l'Office s'intéresse aux opinions des parties en ce qui concerne :

- a) les conséquences de l'exportation de l'électricité sur les provinces autres que la province exportatrice;
- b) les conséquences de l'exportation sur l'environnement;
- c) le fait que le demandeur :
  - (i) a informé quiconque s'est montré intéressé par l'achat d'électricité pour consommation au Canada des quantités et des catégories de services offerts,
  - (ii) a donné la possibilité d'acheter de l'électricité à des conditions aussi favorables que celles indiquées à la demande, à ceux qui ont, dans un délai raisonnable suivant la communication de ce fait, manifesté l'intention d'acheter de l'électricité pour consommation au Canada.

4. Les réponses aux mémoires que le demandeur désire donner concernant les articles 2 et 3 du présent avis de demande et directives sur la procédure doivent être déposées auprès du secrétaire de l'Office et signifiées à la partie ayant déposé le mémoire au plus tard le 14 mai 2002.

5. Les répliques des parties intéressées concernant l'article 4 du présent avis de demande et directives sur la procédure doivent être déposées auprès du secrétaire de l'Office et signifiées au demandeur au plus tard le 24 mai 2002.

6. Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet des procédures régissant l'examen fait par l'Office, prière de communiquer avec M. L. Mantha, secrétaire, (403) 299-2714 (téléphone), (403) 292-5503 (télécopieur).

*Le secrétaire*  
M. L. MANTHA

[13-1-0]

**MISCELLANEOUS NOTICES****ALLFIRST BANK**

## DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on March 18, 2002, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Bill of Sale dated as of March 6, 2002, between Bombardier Capital Rail Inc., as Seller, and Allfirst Bank, as Buyer; and
2. Memorandum of Schedule No. 10 to Master Railcar Lease Agreement dated as of December 28, 2001, between Allfirst Bank, as Lessor, and Bombardier Capital Rail Inc., as Lessee.

March 20, 2002

MILES & STOCKBRIDGE  
*Solicitors*

[13-1-o]

**CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY**

## DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on February 12, 2002, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Notice of Renumbering of Leased Locomotive Engines dated as of May 15, 2002, between TD Asset Finance Corp. and Canadian National Railway Company.

March 19, 2002

MCCARTHY TÉTRAULT LLP  
*Solicitors*

[13-1-o]

**THE CANADIAN TRANSIT COMPANY**

## ANNUAL MEETING

Notice is hereby given that the annual meeting of shareholders of The Canadian Transit Company will be held at the offices of the Detroit International Bridge Company, 12225 Stephens Road, Warren, Michigan, on Tuesday, April 16, 2002, at 2 p.m., for the purpose of electing directors of the Company and for the transaction of any other business authorized or required to be transacted by the shareholders.

Windsor, March 7, 2002

DAN STAMPER  
*President*

[11-4-o]

**CHEMAWAWIN CREE NATION**

## PLANS DEPOSITED

The Chemawawin Cree Nation hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans

**AVIS DIVERS****ALLFIRST BANK**

## DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 18 mars 2002 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Contrat de vente en date du 6 mars 2002 entre la Bombardier Capital Rail Inc., en qualité de vendeur, et la Allfirst Bank, en qualité d'acheteur;
2. Convention de l'annexe n° 10 au contrat maître de location de wagons en date du 28 décembre 2001 entre la Allfirst Bank, en qualité de donneur à bail, et la Bombardier Capital Rail Inc., en qualité de preneur à bail.

Le 20 mars 2002

*Les conseillers juridiques*  
MILES & STOCKBRIDGE

[13-1-o]

**CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY**

## DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 12 février 2002 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Avis de renumérotation des moteurs de locomotives loués en date du 15 mai 2002 entre la TD Asset Finance Corp. et la Canadian National Railway Company.

Le 19 mars 2002

*Les conseillers juridiques*  
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[13-1-o]

**THE CANADIAN TRANSIT COMPANY**

## ASSEMBLÉE ANNUELLE

Avis est par les présentes donné que l'assemblée annuelle des actionnaires de The Canadian Transit Company se tiendra aux bureaux de la Detroit International Bridge Company, situés au 12225, chemin Stephens, Warren, Michigan, le mardi 16 avril 2002, à 14 h, afin d'élire les administrateurs de la compagnie et de délibérer sur toutes les questions soulevées par les actionnaires ou approuvées par ceux-ci.

Windsor, le 7 mars 2002

*Le président*  
DAN STAMPER

[11-4-o]

**PREMIÈRE NATION CRIE CHEMAWAWIN**

## DÉPÔT DE PLANS

La Première nation crie Chemawawin donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des

under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Chemawawin Cree Nation has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District at Portage la Prairie, Manitoba, under deposit number R1089, a description of the site and plans of the proposed cemetery fill and causeway to Old Post Island in Cedar Lake, at Section 13-50-20 WPM, Chemawawin Indian Reserve No. 1, Manitoba.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

Winnipeg, March 20, 2002

CHEMAWAWIN CREE NATION

[13-1-0]

## CITY OF SUMMERSIDE

### PLANS DEPOSITED

The City of Summerside hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the City of Summerside has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Dartmouth, Nova Scotia, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Prince County, at Summerside, Prince Edward Island, under deposit number 5021, a description of the site and plans of a proposed infill, storm drainage system and beach construction in Summerside Harbour, at Summerside, Prince Edward Island, south of Water Street, from Rufus Street to Harbour Drive.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Regional Superintendent, Navigable Waters Protection Division, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, Foot of Parker Street, P.O. Box 1000, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 3Z8.

Summerside, March 20, 2002

TERRY MURPHY  
*Chief Administrative Officer*

[13-1-0]

## DEPARTMENT OF TRANSPORTATION OF NEW BRUNSWICK

### PLANS DEPOSITED

The Department of Transportation of New Brunswick hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act*

Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Première nation crie Chemawawin a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement à Portage la Prairie (Manitoba), sous le numéro de dépôt R1089, une description de l'emplacement et les plans du remplissage du cimetière et d'un pont-jetée que l'on propose de construire jusqu'à l'île Old Post dans le lac Cedar, dans la section 13-50-20, à l'ouest du méridien principal, réserve indienne Chemawawin n° 1 (Manitoba).

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1.

Winnipeg, le 20 mars 2002

PREMIÈRE NATION CRIE CHEMAWAWIN

[13-1]

## CITY OF SUMMERSIDE

### DÉPÔT DE PLANS

La City of Summerside donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La City of Summerside a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Dartmouth (Nouvelle-Écosse), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Prince, à Summerside (Île-du-Prince-Édouard), sous le numéro de dépôt 5021, une description de l'emplacement et les plans relatifs à des travaux de remplissage, à un réseau de collecte des eaux pluviales et à la construction d'une plage que l'on propose d'effectuer dans la baie Summerside, à Summerside (Île-du-Prince-Édouard), au sud de la rue Water, de la rue Rufus à la promenade Harbour.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Surintendant régional, Division de la protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, Rue Parker, Case postale 1000, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 3Z8.

Summerside, le 20 mars 2002

*Le directeur général*  
TERRY MURPHY

[13-1-0]

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU NOUVEAU-BRUNSWICK

### DÉPÔT DE PLANS

Le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la*

for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Department of Transportation of New Brunswick has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Kings County, at Hampton, New Brunswick, under deposit number 13789020, a description of the site and plans of the Kennebecasis River Bridge No. 6.5 over the Kennebecasis River, at Sussex, New Brunswick.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Regional Director, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, Foot of Parker Street, P.O. Box 1000, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 3Z8.

Fredericton, March 13, 2002

PERCY MOCKLER  
*Minister of Transportation*

[13-1-o]

*protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le ministre des Transports du Nouveau-Brunswick a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Kings, à Hampton (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt 13789020, une description de l'emplacement et les plans du pont Kennebecasis River Bridge No. 6.5 au-dessus de la rivière Kennebecasis, à Sussex (Nouveau-Brunswick).

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Directeur régional, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, Rue Parker, Case postale 1000, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 3Z8.

Fredericton, le 13 mars 2002

*Le ministre des Transports*  
PERCY MOCKLER

[13-1-o]

## DEPARTMENT OF TRANSPORTATION OF NEW BRUNSWICK

### PLANS DEPOSITED

The Department of Transportation of New Brunswick hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Department of Transportation of New Brunswick has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Kings County, at Hampton, New Brunswick, under deposit number 13805800, a description of the site and plans of the Kennebecasis River Bridge No. 7 (north and south structures) over the Kennebecasis River, at Sussex, New Brunswick.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Regional Director, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, Foot of Parker Street, P.O. Box 1000, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 3Z8.

Fredericton, March 13, 2002

PERCY MOCKLER  
*Minister of Transportation*

[13-1-o]

## MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU NOUVEAU-BRUNSWICK

### DÉPÔT DE PLANS

Le ministre des Transports du Nouveau-Brunswick donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Le ministre des Transports du Nouveau-Brunswick a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Kings, à Hampton (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt 13805800, une description de l'emplacement et les plans du pont Kennebecasis River Bridge No. 7 (ouvrages nord et sud) au-dessus de la rivière Kennebecasis, à Sussex (Nouveau-Brunswick).

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Directeur régional, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, Rue Parker, Case postale 1000, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 3Z8.

Fredericton, le 13 mars 2002

*Le ministre des Transports*  
PERCY MOCKLER

[13-1-o]

## THE DOMINION ATLANTIC RAILWAY COMPANY

### ANNUAL MEETING

Notice is hereby given that the annual meeting of the shareholders of The Dominion Atlantic Railway Company will be held in the Gulf Canada Square, Cathedral Mountain Room, 20th Floor, 401 Ninth Avenue SW, Calgary, Alberta, on Tuesday, April 9, 2002, at 9:30 a.m., for presentation of the financial

## COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DOMINION-ATLANTIC

### ASSEMBLÉE ANNUELLE

Avis est par les présentes donné que l'assemblée annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic se tiendra au Gulf Canada Square, Salle Cathedral Mountain, 20<sup>e</sup> étage, 401, Neuvième Avenue Sud-Ouest, Calgary (Alberta), le mardi 9 avril 2002, à 9 h 30, pour présenter

statements, the election of directors, the appointment of the auditor of the Company, and for the transaction of such other business as may properly come before the meeting.

Calgary, February 22, 2002

By Order of the Board

R. V. HORTE

*Secretary*

[10-4-o]

les états financiers, élire les administrateurs, nommer le vérificateur de la Compagnie et examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Calgary, le 22 février 2002

Par ordre du conseil

*Le secrétaire*

R. V. HORTE

[10-4-o]

## THE ESSEX TERMINAL RAILWAY COMPANY

### ANNUAL GENERAL MEETING

Notice is hereby given that the annual general meeting of the shareholders of The Essex Terminal Railway Company will be held at the head office of the Company, at 1601 Lincoln Road, Windsor, Ontario, on Saturday, April 27, 2002, at 9:10 a.m., for the purpose of electing directors of the Company and transacting such other business as may properly come before the meeting.

February 21, 2002

By Order of the Board

TERESA E. BOUTET

*Secretary*

[13-4-o]

## THE ESSEX TERMINAL RAILWAY COMPANY

### ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

Avis est par les présentes donné que l'assemblée générale annuelle des actionnaires de The Essex Terminal Railway Company se tiendra au siège social de la compagnie situé au 1601, chemin Lincoln, Windsor (Ontario), le samedi 27 avril 2002, à 9 h 10, afin d'élire les administrateurs de la compagnie et d'examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Le 21 février 2002

Par ordre du conseil

*Le secrétaire*

TERESA E. BOUTET

[13-4-o]

## FLEX LEASING I, LLC

### FLEX LEASING CORPORATION

#### DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on March 15, 2002, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Security Agreement Supplement No. 4, dated as of March 15, 2002, to the amended and restated Security Agreement dated as of October 19, 2001 (as amended, supplemented or otherwise modified from time to time), between BTM Capital Corporation, as Collateral Agent, and Flex Leasing I, LLC, as Borrower ("Flex I LLC"); and
2. Memorandum of Supplement dated as of March 15, 2002, of a Lease dated as of January 17, 2002, between Flex Leasing Corporation, as Lessor, and Railtex, Inc., as Lessee (Flex I, LLC being the new lessor only as to the railcars listed on Annex A attached to the Memorandum of Supplement), only as to the railcars listed on Annex A attached to the Memorandum of Supplement.

March 15, 2002

HEENAN BLAIKIE LLP

*Solicitors*

[13-1-o]

## FLEX LEASING I, LLC

### FLEX LEASING CORPORATION

#### DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 15 mars 2002 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Quatrième supplément à la convention de sûreté, daté du 15 mars 2002, de la convention de sûreté modifiée et mise à jour datée du 19 octobre 2001 (en sa version modifiée, complétée ou par ailleurs modifiée, le cas échéant), intervenu entre la BTM Capital Corporation, en qualité de mandataire aux fins de la sûreté, et la Flex Leasing I, LLC, en qualité d'emprunteur (« Flex, I, LLC »);
2. Résumé du supplément daté du 15 mars 2002, d'un contrat de location daté du 17 janvier 2002, intervenu entre la Flex Leasing Corporation, en qualité de bailleur, et la Railtex, Inc., en qualité de preneur à bail (Flex I, LLC étant le nouveau bailleur seulement des autorails dont la liste figure à l'annexe A du résumé du supplément), ne portant que sur les autorails dont la liste figure à l'annexe A du résumé du supplément.

Le 15 mars 2002

*Les conseillers juridiques*

HEENAN BLAIKIE s.r.l.

[13-1-o]

## GATX FINANCIAL CORPORATION

### DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on March 8, 2002, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

## GATX FINANCIAL CORPORATION

### DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 8 mars 2002 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Memorandum of Equipment Lease Agreement (GATX Rail No. 2002-1) dated as of March 8, 2002, between GATX Rail Holdings I, Inc. and GATX Financial Corporation; and
2. Memorandum of Security Agreement (GATX Rail No. 2002-1) dated as of March 8, 2002, between GATX Rail Holdings I, Inc. and Bayerische Bank, New York Branch.

March 19, 2002

MCCARTHY TÉTRAULT LLP  
Solicitors

[13-1-0]

## HENRY THOMAS VERGE

### PLANS DEPOSITED

Henry Thomas Verge hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Henry Thomas Verge has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the post office of the electoral district of Trinity North, at Trinity, Newfoundland and Labrador, under deposit number 8200-02-1041, a description of the site and plans of the cod grow-out site in Trinity Bay, at Cat Cove.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Regional Director, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, P.O. Box 5667, St. John's, Newfoundland A1C 5X1.

Old Bonaventure, March 21, 2002

HENRY THOMAS VERGE

[13-1-0]

## KASGRO LEASING, LLC

### DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on March 8, 2002, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of Lease Agreement dated as of February 28, 2002, among LaSalle National Leasing Corporation, Kasgro Rail Corp. and Kasgro Leasing, LLC.

March 18, 2002

MCCARTHY TÉTRAULT LLP  
Solicitors

[13-1-0]

## M.R.S. TRUST COMPANY

### LETTERS PATENT OF CONTINUANCE

Notice is hereby given that M.R.S. Trust Company intends to apply to the Minister of Finance (Canada) for the issuance of

1. Résumé du contrat de location de matériel (GATX Rail No. 2002-1) en date du 8 mars 2002 entre la GATX Rail Holdings I, Inc. et la GATX Financial Corporation;
2. Résumé du contrat de garantie (GATX Rail No. 2002-1) en date du 8 mars 2002 entre la GATX Rail Holdings I, Inc. et la Bayerische Bank, New York Branch.

Le 19 mars 2002

Les conseillers juridiques  
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[13-1-0]

## HENRY THOMAS VERGE

### DÉPÔT DE PLANS

Henry Thomas Verge donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. Henry Thomas Verge a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau de poste de la circonscription électorale de Trinity North, à Trinity (Terre-Neuve-et-Labrador), sous le numéro de dépôt 8200-02-1041, une description de l'emplacement et les plans d'un site d'engraissement de la morue situé dans la baie Trinity, à Cat Cove.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Directeur régional, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, Case postale 5667, St. John's (Terre-Neuve) A1C 5X1.

Old Bonaventure, le 21 mars 2002

HENRY THOMAS VERGE

[13-1]

## KASGRO LEASING, LLC

### DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 8 mars 2002 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé du contrat de location en date du 28 février 2002 entre la LaSalle National Leasing Corporation, la Kasgro Rail Corp. et la Kasgro Leasing, LLC.

Le 18 mars 2002

Les conseillers juridiques  
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[13-1-0]

## COMPAGNIE DE FIDUCIE M.R.S.

### LETTRES PATENTES DE PROROGATION

Avis est par les présentes donné que la Compagnie de Fiducie M.R.S. a l'intention de demander au ministre des Finances du

letters patent continuing it as a company pursuant to subsection 31(2) of the *Trust and Loan Companies Act* under the name M.R.S. Trust Company in English and Compagnie de Fiducie M.R.S. in French.

Any person who objects to the issuance of the proposed letters patent may submit an objection in writing to the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before May 6, 2002.

Toronto, March 16, 2002

M.R.S. TRUST COMPANY

[11-4-o]

Canada l'émission de lettres patentes assurant sa continuation en tant que société aux termes du paragraphe 31(2) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt*, sous le nom de Compagnie de Fiducie M.R.S. en français, et M.R.S. Trust Company en anglais.

Toute personne qui s'opposerait à l'émission des lettres patentes en question peut présenter ses objections par écrit au Surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 6 mai 2002.

Toronto, le 16 mars 2002

COMPAGNIE DE FIDUCIE M.R.S.

[11-4-o]

## NATIONAL RAILROAD PASSENGER CORPORATION

### DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on March 6, 2002, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of Lease of Railroad Equipment (Amtrak Lease No. T-1) dated March 6, 2002, between Trinity Industries Leasing Company and National Railroad Passenger Corporation.

March 18, 2002

MCCARTHY TÉTRAULT LLP  
*Solicitors*

[13-1-o]

## NATIONAL RAILROAD PASSENGER CORPORATION

### DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 6 mars 2002 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé du contrat de location d'équipement ferroviaire (Amtrak Lease No. T-1) en date du 6 mars 2002 entre la Trinity Industries Leasing Company et la National Railroad Passenger Corporation.

Le 18 mars 2002

*Les conseillers juridiques*  
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[13-1-o]

## PACER INTERNATIONAL, INC.

### DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on March 8, 2002, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

First Supplement to Memorandum of Lease Agreement dated as of February 26, 2002, between LaSalle National Leasing Corporation and Pacer International, Inc.

March 18, 2002

MCCARTHY TÉTRAULT LLP  
*Solicitors*

[13-1-o]

## PACER INTERNATIONAL, INC.

### DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 8 mars 2002 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Premier supplément au résumé du contrat de location en date du 26 février 2002 entre la LaSalle National Leasing Corporation et la Pacer International, Inc.

Le 18 mars 2002

*Les conseillers juridiques*  
MCCARTHY TÉTRAULT s.r.l.

[13-1-o]

## PRICEWATERHOUSECOOPERS INC.

### DISCHARGE AS LIQUIDATOR

Notice is hereby given that PricewaterhouseCoopers Inc. announces its discharge as liquidator of the Canadian Commercial Bank effective March 11, 2002.

March 30, 2002

MCLENNAN ROSS LLP  
*Barristers and Solicitors*

[13-4-o]

## PRICEWATERHOUSECOOPERS INC.

### LIBÉRATION DU LIQUIDATEUR

Avis est par les présentes donné que la société PricewaterhouseCoopers Inc. annonce qu'elle n'agit plus en qualité de liquidateur de la Canadian Commercial Bank depuis le 11 mars 2002.

Le 30 mars 2002

*Les avocats*  
MCLENNAN ROSS LLP

[13-4]

**RBC TRAVEL INSURANCE COMPANY****REDUCTION OF STATED CAPITAL**

Notice is hereby given that RBC Travel Insurance Company intends to make application, pursuant to section 79 of the *Insurance Companies Act*, to the Superintendent of Financial Institutions for approval to reduce the stated capital of the company.

Mississauga, March 30, 2002

JANIS A. RIVEN  
Corporate Secretary

[13-1-o]

**SASKATCHEWAN WATER CORPORATION****PLANS DEPOSITED**

The Saskatchewan Water Corporation hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, the Saskatchewan Water Corporation has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, and in the Land Titles Office at Moose Jaw, Saskatchewan, under deposit number PPS 101136507, a description of the site and plans of improvements and rip-rap placement at Stelcam weir, on the Moose Jaw River, in the southwest quarter of Section 19, Township 15, Range 24, west of the 2nd Meridian, in the Province of Saskatchewan.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 201 Front Street N, Suite 703, Sarnia, Ontario N7T 8B1.

Moose Jaw, March 22, 2002

SASKATCHEWAN WATER CORPORATION

[13-1-o]

**SOCIÉTÉ GÉNÉRALE****APPLICATION TO ESTABLISH A FOREIGN BANK BRANCH**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 525(2) of the *Bank Act*, that Société Générale, a foreign bank with its head office in Paris, France, intends to apply to the Minister of Finance for an order permitting it to establish a foreign bank branch in Canada to carry on the business of banking. The branch will carry on business in Canada under the name Société Générale and its principal office will be located in Montréal, Quebec.

Any person who objects to the proposed order may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before May 15, 2002.

Paris, March 1, 2002

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

[10-4-o]

**COMPAGNIE D'ASSURANCE VOYAGE RBC****RÉDUCTION DU CAPITAL DÉCLARÉ**

Avis est par les présentes donné que, conformément à l'article 79 de la *Loi sur les sociétés d'assurances*, la Compagnie d'assurance voyage RBC a l'intention de soumettre au surintendant des institutions financières une demande d'agrément visant à réduire son capital déclaré.

Mississauga, le 30 mars 2002

La secrétaire générale  
JANIS A. RIVEN

[13-1-o]

**SASKATCHEWAN WATER CORPORATION****DÉPÔT DE PLANS**

La Saskatchewan Water Corporation donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Saskatchewan Water Corporation a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, et au bureau des titres fonciers à Moose Jaw (Saskatchewan), sous le numéro de dépôt PPS 101136507, une description de l'emplacement et les plans des travaux d'améliorations et d'enrochement du déversoir Stelcam dans la rivière Moose Jaw, situé dans le quart sud-ouest de la section 19, township 15, rang 24, à l'ouest du 2<sup>e</sup> méridien, dans la province de la Saskatchewan.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 201, rue Front Nord, Bureau 703, Sarnia (Ontario) N7T 8B1.

Moose Jaw, le 22 mars 2002

SASKATCHEWAN WATER CORPORATION

[13-1]

**SOCIÉTÉ GÉNÉRALE****DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UNE SUCCURSALE DE BANQUE ÉTRANGÈRE**

Avis est par les présentes donné, en vertu du paragraphe 525(2) de la *Loi sur les banques*, que la Société Générale, une banque étrangère ayant son siège social à Paris, France, a l'intention de demander au ministre des Finances une ordonnance l'autorisant à établir une succursale de banque étrangère au Canada pour y mener des activités bancaires. La succursale exercera ses affaires au Canada sous le nom de Société Générale et son bureau principal sera situé à Montréal (Québec).

Toute personne qui s'oppose à une telle ordonnance peut soumettre son opposition, par écrit, au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 15 mai 2002.

Paris, le 1<sup>er</sup> mars 2002

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

[10-4-o]

**ST. LAWRENCE & ATLANTIC RAILROAD (QUÉBEC) INC. / CHEMIN DE FER ST-LAURENT & ATLANTIQUE (QUÉBEC) INC.****FLEET NATIONAL BANK****DOCUMENT DEPOSITED**

Notice is hereby given, pursuant to sections 104 and 105 of the *Canada Transportation Act*, that on March 6, 2002, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Deed of Hypothec dated as of February 22, 2002, by St. Lawrence & Atlantic Railroad (Québec) Inc. / Chemin de Fer St-Laurent & Atlantique (Québec) Inc. in favour of Fleet National Bank, acting as holder of an irrevocable signing authority for all present and future holders of a bond.

March 20, 2002

STIKEMAN ELLIOTT  
*Barristers and Solicitors*

[13-1-0]

**STOLT SEA FARM INC.****PLANS DEPOSITED**

Stolt Sea Farm Inc. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Stolt Sea Farm Inc. has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Vancouver, British Columbia, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Vancouver Island, at Victoria, British Columbia, under deposit number ET019626, a description of the site and licence renewal plans of a salmon farm in Holberg Inlet, fronting the east and west shores of Thorp Point, Block 193, Group 1, Rupert District, approximately 4 km southwest of Coal Harbour, British Columbia.

And take notice that the project is presently being screened pursuant to the *Canadian Environmental Assessment Act*.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Superintendent, Navigable Waters Protection Division, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 350-555 West Hastings Street, Vancouver, British Columbia V6B 5G3.

Campbell River, March 18, 2002

DALE BLACKBURN  
*Vice-President*

[13-1-0]

**SUNCOR ENERGY INC.****PLANS DEPOSITED**

Suncor Energy Inc. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act,

**ST. LAWRENCE & ATLANTIC RAILROAD (QUÉBEC) INC. / CHEMIN DE FER ST-LAURENT & ATLANTIQUE (QUÉBEC) INC.****FLEET NATIONAL BANK****DÉPÔT DE DOCUMENT**

Avis est par les présentes donné, conformément aux articles 104 et 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 6 mars 2002 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Acte d'hypothèque en date du 22 février 2002 par la St. Lawrence & Atlantic Railroad (Québec) Inc. / Chemin de Fer St-Laurent & Atlantique (Québec) Inc. en faveur de la Fleet National Bank, agissant comme fondé de pouvoir pour tous les détenteurs d'un titre d'emprunt actuels et à venir.

Le 20 mars 2002

*Les conseillers juridiques*  
STIKEMAN ELLIOTT

[13-1-0]

**STOLT SEA FARM INC.****DÉPÔT DE PLANS**

La société Stolt Sea Farm Inc. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Stolt Sea Farm Inc. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Vancouver (Colombie-Britannique), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de l'île de Vancouver, à Victoria (Colombie-Britannique), sous le numéro de dépôt ET019626, une description de l'emplacement et les plans de renouvellement d'une licence de pisciculture de saumon dans la baie Holberg, en face des rives est et ouest du cap Thorp, bloc 193, groupe 1, district de Rupert, à environ 4 km au sud-ouest de Coal Harbour (Colombie-Britannique).

Le projet fait présentement l'objet d'un examen préalable en conformité avec la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale*.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Surintendant, Division de la protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 555, rue Hastings Ouest, Bureau 350, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 5G3.

Campbell River, le 18 mars 2002

*Le vice-président*  
DALE BLACKBURN

[13-1]

**SUNCOR ENERGY INC.****DÉPÔT DE PLANS**

La société Suncor Energy Inc. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de

Suncor Energy Inc. has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Edmonton, Alberta, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Edmonton, at Edmonton, Alberta, under deposit number 0220657, a description of the site and plans of the Shell Creek bridge, at 2-17-63-25 W5M.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Superintendent, Navigable Waters Protection Division, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, Whitemud Business Park, 4253 97th Street, Edmonton, Alberta T6E 5Y7.

Grande Prairie, March 19, 2002

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED

DARBY KREITZ

*Professional Engineer*

[13-1-o]

### UNITED OVERSEAS BANK LIMITED

#### APPLICATION TO ESTABLISH A FOREIGN BANK BRANCH

Notice is hereby given, pursuant to subsection 525(2) of the *Bank Act*, that United Overseas Bank Limited, a foreign bank with its head office in Singapore, intends to apply to the Minister of Finance for an order permitting it to establish a foreign bank branch in Canada to carry on the business of banking. The branch will carry on business in Canada under the name United Overseas Bank Limited, Vancouver Branch, and its principal office will be located in Vancouver, British Columbia.

Any person who objects to the proposed order may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before April 30, 2002.

Singapore, March 7, 2002

UNITED OVERSEAS BANK LIMITED

[10-4-o]

### WEYERHAEUSER COMPANY LIMITED

#### PLANS DEPOSITED

Weyerhaeuser Company Limited hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Fisheries and Oceans under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Weyerhaeuser Company Limited has deposited with the Minister of Fisheries and Oceans, at Vancouver, British Columbia, and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Prince George, at Prince George, British Columbia, under deposit numbers PT006713, PT006714, PT006715, PT006716 and PT006717, a description of the site and plans of the existing steel span bridges crossing the Yakoun and Mamin rivers, Wild Turkey, Wiser and Canyon Creeks on Graham Island, Queen Charlotte Islands. The Yakoun River bridge is situated 190 m north and 930 m west from the northwest corner of Section 18, Township 7; the bridge spanning the Mamin River is located 170 m east of the southeast corner of Lot 1617; the bridge

l'ouvrage décrit ci-après. La Suncor Energy Inc. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Edmonton (Alberta), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement d'Edmonton, à Edmonton (Alberta), sous le numéro de dépôt 0220657, une description de l'emplacement et les plans du pont au-dessus du ruisseau Shell, aux coordonnées 2-17-63-25, à l'ouest du 5<sup>e</sup> méridien.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Surintendant, Division de la protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, Parc commercial Whitemud, 4253, 97<sup>e</sup> Rue, Edmonton (Alberta) T6E 5Y7.

Grande Prairie, le 19 mars 2002

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED

*L'ingénieur*

DARBY KREITZ

[13-1-o]

### UNITED OVERSEAS BANK LIMITED

#### DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UNE SUCCURSALE DE BANQUE ÉTRANGÈRE

Avis est par les présentes donné, en vertu du paragraphe 525(2) de la *Loi sur les banques*, que la United Overseas Bank Limited, une banque étrangère ayant son siège social à Singapour, a l'intention de demander au ministre des Finances une ordonnance l'autorisant à établir une succursale de banque étrangère au Canada pour y mener des activités bancaires. La succursale exercera ses affaires au Canada sous le nom de United Overseas Bank Limited, Vancouver Branch, et son bureau principal sera situé à Vancouver (Colombie-Britannique).

Toute personne qui s'oppose à une telle ordonnance peut soumettre son opposition, par écrit, au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 30 avril 2002.

Singapour, le 7 mars 2002

UNITED OVERSEAS BANK LIMITED

[10-4-o]

### WEYERHAEUSER COMPANY LIMITED

#### DÉPÔT DE PLANS

La société Weyerhaeuser Company Limited donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Weyerhaeuser Company Limited a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Pêches et des Océans, à Vancouver (Colombie-Britannique), et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Prince George, à Prince George (Colombie-Britannique), sous les numéros de dépôt PT006713, PT006714, PT006715, PT006716 et PT006717, une description de l'emplacement et les plans des ponts à travée en acier traversant les rivières Yakoun et Mamin, et les ruisseaux Wild Turkey, Wiser et Canyon à l'île Graham, îles de la Reine-Charlotte. Le pont au-dessus de la rivière Yakoun est situé à 190 m au nord et à 930 m à l'ouest du coin nord-ouest de la section 18, township 7; le pont traversant la rivière Mamin est

crossing Wild Turkey Creek is 380 m east and 220 m south of the northwest corner of Section 17, Township 7; the Wiser Creek bridge crossing is located 285 m south and 525 m west of the northeast corner of Section 17, Township 7; and the Canyon Creek bridge is 580 m south and 200 m east of the northeast corner of Section 16, Township 7.

Written objections based on the effect of the work on marine navigation should be directed, not later than one month from the date of publication of this notice, to the Superintendent, Navigable Waters Protection Division, Canadian Coast Guard, Department of Fisheries and Oceans, 350-555 West Hastings Street, Vancouver, British Columbia V6B 5G3.

Vancouver, March 18, 2002

MICHAEL LEFEAUX  
*Property Clerk*

[13-1-0]

situé à 170 m à l'est du coin sud-est du lot 1617; le pont traversant le ruisseau Wild Turkey est situé à 380 m à l'est et à 220 m au sud du coin nord-ouest de la section 17, township 7; le pont au-dessus du ruisseau Wiser est situé à 285 m au sud et à 525 m à l'ouest du coin nord-est de la section 17, township 7; le pont traversant le ruisseau Canyon est situé à 580 m au sud et à 200 m à l'est du coin nord-est de la section 16, township 7.

Toute objection aux répercussions que les travaux pourraient avoir sur la navigation maritime doit être adressée par écrit, dans un délai d'un mois suivant la date de publication du présent avis, au Surintendant, Division de la protection des eaux navigables, Garde côtière canadienne, Ministère des Pêches et des Océans, 555, rue Hastings Ouest, Bureau 350, Vancouver (Colombie-Britannique) V6B 5G3.

Vancouver, le 18 mars 2002

*Commis aux biens fonciers*  
MICHAEL LEFEAUX

[13-1]

**PROPOSED REGULATIONS****RÈGLEMENTS PROJETÉS***Table of Contents**Table des matières*

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
<b>Canadian Food Inspection Agency</b>		<b>Agence canadienne d'inspection des aliments</b>	
Regulations Amending the Seeds Regulations .....	824	Règlement modifiant le Règlement sur les semences ..	824
<b>Environment, Dept. of the</b>		<b>Environnement, min. de l'</b>	
On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations...	844	Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs.....	844
<b>Human Resources Development, Dept. of</b>		<b>Développement des ressources humaines, min. du</b>	
Regulations Amending the Employment Insurance Regulations .....	888	Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance- emploi .....	888
<b>National Defence, Dept. of</b>		<b>Défense nationale, min. de la</b>	
Edmonton Garrison Heliport Zoning Regulations .....	894	Règlement de zonage de l'héliport de la garnison d'Edmonton .....	894

## Regulations Amending the Seeds Regulations

*Statutory Authority*

*Seeds Act*

*Sponsoring Agency*

Canadian Food Inspection Agency

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*Description*

The purpose of the *Seeds Act* and Regulations is to create the legal framework for the testing, inspection, quality and sale of seeds, including seed potatoes.

Part II of the *Seeds Regulations* (the Regulations) provides the regulatory framework that governs seed potatoes by setting out the standards and parameters of the Seed Potato Certification Program. Seed potato certification ensures that potato propagative materials meet prescribed requirements for pest freedom and varietal purity. The Certification Program is the focus of the present amendment.

The production system of the seed potato industry has seen significant changes both in technological advances (laboratory diagnostic analysis and tissue culture micro-propagation) and cultural management techniques. However, Part II of the *Seeds Regulations* has not been amended to reflect these changes. The intention of these amendments therefore is to modernize and streamline many of the provisions of Part II.

These amendments address the following issues in Part II of the *Seeds Regulations*:

#### Disease Tolerance Levels

Several classes of seed potato share the same disease tolerance levels. These amendments propose a move toward a graduated scale of disease tolerances in the standard according to the class of seed potato. This graduated scale is consistent with biological principles and international standards and will allow Canadian growers to market seeds at a higher class, while still being competitive with international seed potato growers in the same market.

#### Varietal Purity Standards

The objective of these amendments is to allow a gradual tolerance for other varieties in each of the field generations. The existing Regulations do not have a gradual approach to varietal impurities, in fact a varietal mix on final inspection was allowed only in Foundation and Certified class of seed potatoes. The proposed Regulations would allow for a minimal varietal mix at the Elite III class, which is the accepted class of

## Règlement modifiant le Règlement sur les semences

*Fondement législatif*

*Loi sur les semences*

*Organisme responsable*

Agence canadienne d'inspection des aliments

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

*Description*

La *Loi sur les semences* et son règlement d'application ont pour objet de définir le cadre légal régissant les épreuves, l'inspection, la qualité et la vente des semences, dont les pommes de terre de semence.

La partie II du *Règlement sur les semences* (le Règlement) fournit le cadre de réglementation spécifique aux pommes de terre de semence en énonçant les normes et les paramètres du Programme de certification des pommes de terre de semence. La certification des pommes de terre de semence permet de s'assurer que le matériel de multiplication de la pomme de terre répond aux exigences réglementaires quant à l'absence de parasites et à la pureté variétale. La présente modification vise plus particulièrement le Programme de certification.

L'industrie canadienne de la pomme de terre de semence a vu ses modes de production évoluer rapidement avec les progrès des technologies (analyses diagnostiques en laboratoire et multiplication végétative *in vitro*/culture de tissus), d'une part, et les progrès des techniques agronomiques d'autre part. Or, la partie II du *Règlement sur les semences* n'a pas été modifiée en fonction de cette évolution. La présente modification a donc pour objet de moderniser et de simplifier de nombreuses dispositions de la partie II.

Le présent projet de modification vise les points suivants de la partie II du *Règlement sur les semences* :

#### Proportions tolérées de semences atteintes de maladies

Le règlement actuel fixe les mêmes niveaux de tolérance, quant à la présence de maladies, pour plusieurs classes de pommes de terre de semence. Le présent projet de modification établit une échelle progressive des tolérances en fonction de la classe de semences. Le principe de la progressivité est conforme aux principes biologiques et aux normes internationales. Il permettra aux producteurs canadiens de mettre en marché des semences classées dans une classe plus élevée, tout en demeurant concurrentiels avec les producteurs étrangers sur le même marché.

#### Normes de pureté variétale

L'objectif de ces modifications est de permettre des niveaux de tolérance graduels quant à la présence d'autres variétés dans chacune des générations au champ. Le règlement actuel n'établit pas d'échelle progressive des tolérances pour ce qui concerne le mélange de variétés. De fait, au stade de l'inspection finale, une certaine impureté variétale n'est autorisée que dans les classes Fondation et Certifiée. La modification

commerce. These amendments would allow high class seed to retain the zero tolerance level on final inspection, but provide the opportunity for remedial measures when a level of mixing (impurity) is significantly low. This reduces the financial hardship on growers when a foreign plant is found on final inspection.

#### Seed Potato Certification Application Deadline

The application deadlines currently in the Regulations are frequently missed by growers and, therefore, are unsuitable based on several factors. Many growers have difficulty submitting in writing, the reasons why the application deadline could not be met, because the reasons are frequently beyond the growers' control. Environmental factors that could delay planting and cause the grower to miss the application deadline are the ground temperature being too cold or the ground being too wet. These factors result from conditions such as flooding, snow, heavy rainfall and late spring conditions. The modification of the application date will standardize the program across Canada and not impede inspection staff from reviewing and approving applications and conducting the first field inspection in a timely manner.

#### Tuber Uniting

The activity of tuber uniting is an extremely slow process which involves the use of specific and expensive equipment, such as a "tuber unit planter." This procedure involves the cutting and sequential planting of each tuber portion as it is cut, either by hand or with very specialized equipment. This process is very labour intensive and severely restricts the amount of acreage which can be planted and grown by seed producers, thereby contributing to a significantly higher cost of production. Moreover, this requirement is no longer necessary due to several advances in technology and propagation techniques. It is considered a management tool to be used at the discretion of the grower. The certification system is favouring a results-oriented program in contrast to a management-styled program.

#### Land Use Requirements (Crop Rotation)

The seed potato industry contends that the requirement to produce Elite I and Elite II classes of seed potatoes on land that has been free of potatoes for the previous two years and one year respectively places a burden on the grower by limiting the production of a seed farm. The elimination of the land use requirement does not compromise the integrity of the Certification Program as the standards applied to the field and crop ensure demonstrable quality in the marketplace and has no negative environmental impact on the productivity of the land base.

#### Post Harvest Testing of Elite I Class of Seed Potatoes

The requirement for growers to submit a crop sample for winter testing is present only to allow mass planting of the seed to produce Elite II. The removal of tuber unit planting makes this

proposée autoriserait un pourcentage minime d'impureté variétale dans la classe Élite III, qui est la classe acceptée dans le commerce. Elle permettrait de conserver le niveau de tolérance zéro pour les semences de classes supérieures lors de l'inspection finale, mais en prévoyant des mesures palliatives s'il y a un pourcentage d'impureté variétale très faible. Les producteurs subiraient ainsi des pertes financières moins lourdes en cas de détection d'un plant étranger lors de l'inspection finale.

Délais de présentation de la demande de certification des pommes de terre de semence

Il arrive souvent que les producteurs ne se conforment pas aux délais stipulés dans le règlement actuel pour la présentation des demandes. Ces délais sont donc insatisfaisants pour plusieurs raisons. De nombreux producteurs ont de la difficulté à exposer par écrit les raisons pour lesquelles ils ont tardé à soumettre leur demande, parce que celles-ci sont souvent indépendantes de leur volonté. Ainsi, il se peut que les facteurs environnementaux qui ont retardé la plantation et empêché le respect de la date limite soient la température trop basse du sol ou l'humidité trop élevée du sol. Ces facteurs sont la résultante de conditions telles que l'inondation, la neige, l'abondance des précipitations et l'arrivée tardive du printemps. Le fait de modifier les délais de présentation des demandes permettra d'uniformiser le programme dans les différentes régions du Canada et n'empêchera pas les agents d'inspection de traiter et d'approuver les demandes, puis d'effectuer la première inspection au champ en temps utile.

#### Plantation en tubercules individualisés

La plantation en tubercules individualisés est un procédé extrêmement lent qui fait appel à du matériel spécial et coûteux, comme une planteuse de pommes de terre spécialement adaptée. Elle consiste à sectionner les tubercules et à planter les différentes parties obtenues à la suite l'une de l'autre à mesure qu'elles sont sectionnées, soit à la main, soit avec une machine très spécialisée. Ce procédé demande beaucoup de main-d'œuvre et restreint fortement les superficies pouvant être cultivées par les producteurs de semences, ce qui élève considérablement le coût de production. En outre, la clause imposant cette méthode n'a plus sa raison d'être par suite de plusieurs progrès réalisés au niveau de la technologie et des techniques de multiplication. La plantation en tubercules individualisés est considérée comme une option de gestion laissée à la discrétion du producteur. Le système de certification privilégie un programme axé sur les résultats par opposition à un programme axé sur les techniques culturales.

#### Exigences relatives aux précédents culturaux

L'industrie de la pomme de terre de semence soutient qu'elle est pénalisée par l'interdiction de produire des semences de classes Élite I et Élite II dans un champ où des pommes de terre ont été plantées au cours des deux années d'avant ou de l'année d'avant, respectivement, car cela revient à limiter les surfaces exploitables dans les unités de production. L'abolition de cette condition ne compromet pas l'intégrité du Programme de certification, puisque les normes appliquées au champ et à la culture permettent d'obtenir un produit dont la qualité marchande est démontrable, et elle n'a pas d'incidence environnementale sur la productivité du fonds de terre.

#### Essais consécutifs à la récolte des semences de classe Élite I

L'obligation pour les producteurs d'effectuer des essais, durant l'hiver, sur un échantillon de leur récolte a seulement pour objet d'autoriser la plantation en nombre pour produire des

requirement redundant. Removal of this requirement would reduce the cost to the grower and place more flexibility in management techniques.

#### Refusal to Inspect a Crop

Several conditions exist that justify refusal to inspect a crop; however, a change is required where planting restrictions hinder some small growers who have small fields planted to meet niche (market garden) markets. The Regulations presently define that a field must be 0.01 ha in size in order to be inspected, however seed producers have sales for novelty varieties that do not meet the minimum field size requirement. The result is that consumer demand for the seed of a novelty variety is not satisfied. This phenomenon is very common for those varieties which are not commercially significant.

#### 60-metre Rule

Removal of this requirement will allow growers better utilization of land base for the production of seed potatoes without repercussions due to adjacent growers' management of adjacent fields. Each grower understands what management tools are available to them to achieve the desired results. The proposed Regulations are positioning the program to be more results-oriented.

#### Breeder's Selection

With the introduction of the *Plant Breeders' Rights Act* in 1990, many growers have requested the ability to breed new cultivars, however the Regulations do not allow this practice to occur. Private breeding of new cultivars is becoming more prominent for the establishment of new varieties and the Regulations should be amended to reflect this situation and allow for evaluation of prospective varieties under common production systems.

#### Farm Disease History and Lot Disease Status

International certification agencies require additional certification information of imported seed potatoes for assessing class equivalency. This amendment strengthens the authority to require this information.

#### PVYn Testing of Elite I Class of Seed Potatoes

Presently, all fields that are Pre-Elite (Generation 2) planted are required to be leaf-tested and found negative for PVYn. However, the Canada-United States PVYn Management Plan has been recently amended to require only a percentage of (10 percent) Pre-Elite fields to be tested. Canada will still meet the terms of the management plan but will not be required to test each lot produced within the system. To date no positive finds of the virus have ever been detected; therefore, the test is deemed expensive and unnecessary by both industry and the Agency.

#### Bulk Movement Certificates and Tags

The amendments to these provisions allow the Agency to have more flexibility in information requirements for official tags and bulk movement certificates to meet market requirements.

semences de classe Elite II. La plantation en tubercules individualisés n'étant plus exigée, cette obligation devient caduque. Sa suppression permettrait au producteur de réduire ses coûts et de jouir d'une plus grande latitude dans les méthodes agronomiques.

#### Refus d'inspecter une culture

Il existe plusieurs conditions pouvant justifier le refus d'inspecter une culture; cependant, la modification du Règlement s'impose quand les critères restrictifs s'appliquant à la plantation empêchent certains petits producteurs de planter des petits champs pour satisfaire la demande de marchés modestes (marchés). Le règlement actuel stipule qu'un champ doit avoir une superficie d'au moins 0,01 ha pour être inspecté; or, les producteurs de semences ont des débouchés pour des variétés nouvelles, mais en quantités ne permettant pas de satisfaire au critère de la superficie minimale. Ce critère empêche donc de répondre à la demande des consommateurs pour des semences d'une variété nouvelle. Cette situation est très fréquente pour les variétés qui ne se vendent pas en très gros volume.

#### La règle des 60 mètres

La suppression de cette exigence permettra aux producteurs de mieux exploiter leur terre pour y produire des pommes de terre de semence en n'ayant pas à subir les répercussions dues aux méthodes de gestion utilisées par les producteurs voisins dans les champs contigus. Chaque producteur comprend les outils de gestion qui sont à sa disposition pour arriver aux résultats voulus. Le projet de règlement met en place les conditions pour un programme davantage axé sur les résultats.

#### Choix du sélectionneur

Avec l'adoption de la *Loi sur la protection des obtentions végétales* en 1990, de nombreux producteurs ont demandé à être autorisés à sélectionner des cultivars nouveaux, une pratique que le règlement actuel n'autorise pas. La sélection privée de cultivars nouveaux devient plus importante pour l'établissement de nouvelles variétés et il y a donc lieu de modifier le Règlement en conséquence et de permettre l'évaluation de variétés candidates dans les systèmes de production courants.

#### Antécédents phytosanitaires de l'unité de production et statut phytosanitaire du lot

Les agences de certification internationales exigent des renseignements supplémentaires sur la certification des pommes de terre de semence importées pour établir les équivalences de classes. La présente modification renforce le pouvoir d'exiger cette information.

#### Dépistage du PVYn chez les pommes de terre de semence de classe Elite I

Le règlement actuel exige que des analyses foliaires de dépistage du PVYn soient effectuées pour tous les champs plantés en pommes de terre de semence Pré-Elite (2<sup>e</sup> génération) et que leurs résultats soient négatifs. Or, par suite d'une modification récente, le Plan canado-américain de lutte contre le PVYn exige seulement ce dépistage sur un certain pourcentage (10 p. 100) des champs Pré-Elite. Le Canada continuera de satisfaire aux conditions du plan de lutte, mais n'aura plus à contrôler chaque lot produit dans le système. Comme le virus PVYn n'a jamais été dépisté jusqu'ici, tant l'industrie que l'Agence jugent ces analyses coûteuses et inutiles.

#### Étiquettes et certificats de transport en vrac

La modification de ces dispositions laissera plus de latitude à l'Agence quant aux renseignements obligatoires à inscrire sur les étiquettes officielles et les certificats de transport en vrac

The names of these documents have also been changed to reflect more accurately their purpose.

#### General Housekeeping Amendments

Other amendments to the Regulations concern administrative or housekeeping amendments.

#### Alternatives

##### Option 1: Deregulate

Deregulation would have a negative effect on trade. All countries who market seed potatoes internationally are regulated. If deregulation was allowed to occur, Canada would effectively have no method to market seed potatoes in international markets. Furthermore, the annual revenue attributed to seed potato exports in Canada would be lost. Domestic trade in seed potatoes will result in a loss in quality, a greater incidence of disease and a reduction, in general, of potato production revenues.

##### Option 2: Status Quo

Under this option, the need to modernize the Regulations would not be addressed and the Regulations would therefore continue to be inconsistent with technological advances. Moreover, the Agency would be lagging behind in its international commitments and the seed potato industry, which has requested these amendments, would be dissatisfied. Gross export revenues would be expected to decrease over time due to competing countries who continually modernize their certification standards to become more competitive in the international marketplace. Producers would continue to incur costs associated for the post-harvest testing of Elite I class of seed potatoes. Producers would incur unnecessary costs of production and sales for those lots which are reduced in class due to variety and purity standards currently in place.

##### Option 3: Amend Part II of the *Seeds Regulations* — Preferred Option

This is the preferred option as it will be non-intrusive, be beneficial to the seed potato industry and will have binding legal authority. These amendments will modernize Part II of the *Seeds Regulations* and ensure that Canada's requirements for seed potatoes are consistent with our international partners. The proposed amendments will offer widespread benefits to both growers and to the Agency. As outlined above, growers and the Agency will not only see savings in time but also savings in resources.

#### Benefits and Costs

##### Costs

The preferred option is neither a major nor a significant regulatory initiative. These amendments do not introduce any new costs to the grower or to the Agency and, in some cases, costs both to producers and to the Agency will be reduced. These amendments do not impose any additional regulatory burden on growers. In fact, the amendments lessen regulatory burden by reducing the administrative requirements placed on the seed potato industry. For example, removal of tuber-uniting and land use restrictions will enable the producer to realize savings in farm input costs associated with the specific process involving a tuber unit planter.

officiels pour satisfaire aux exigences du marché. Les titres de ces documents ont également été modifiés afin d'en refléter plus exactement le contenu.

#### Modifications générales d'ordre administratif

Les autres modifications du Règlement sont d'ordre administratif ou de régie interne.

#### Solutions envisagées

##### Option 1 : Déréglementer

La déréglementation porterait préjudice aux échanges commerciaux. Tous les pays qui écoulent des pommes de terre de semence sur les marchés internationaux réglementent cette activité. Si l'on optait pour la déréglementation, le Canada se priverait d'une méthode de commercialisation des pommes de terre de semence sur les marchés internationaux. Il se priverait également des recettes rapportées par les ventes annuelles des pommes de terre de semence canadiennes sur les marchés d'exportation. Sur les marchés intérieurs, on pourrait assister à une baisse de la qualité, à une augmentation de l'incidence des maladies et à une diminution générale des recettes du secteur de la pomme de terre.

##### Option 2 : Statu Quo

En laissant les choses en l'état, on ne reconnaîtrait pas la nécessité de moderniser le Règlement, lequel demeurerait déphasé par rapport aux progrès technologiques. En outre, l'Agence prendrait du retard à honorer ses engagements internationaux et mécontenterait l'industrie de la pomme de terre de semence qui a réclamé ces modifications. Il pourrait s'ensuivre, à terme, une diminution des recettes brutes rapportées par les exportations, à cause de la concurrence de pays étrangers qui modernisent continuellement leurs normes de certification et qui deviennent plus concurrentiels sur le marché international. Les producteurs continueraient de supporter les coûts associés aux essais sur les pommes de terre de semence de la classe Élite I après la récolte. Ils devraient assumer des coûts de production inutiles et s'exposeraient à une baisse de leurs ventes par suite du déclassement de certains lots imputable aux normes actuelles de variété et de pureté.

##### Option 3 : Modifier la partie II du *Règlement sur les semences* — Option privilégiée

Cette option est privilégiée parce qu'elle n'occasionne pas d'intrusions et qu'elle comporte des avantages pour l'industrie de la pomme de terre de semence. De plus, elle aura force exécutoire. Les modifications moderniseront la partie II du *Règlement sur les semences* et aligneront les exigences réglementaires du Canada sur celles de ses partenaires internationaux. Elles offriront de nombreux avantages aussi bien aux producteurs qu'à l'Agence. Comme il a été expliqué précédemment, elles permettront des économies de temps, mais aussi de ressources, pour les producteurs et l'Agence.

#### Avantages et coûts

##### Coûts

L'option privilégiée n'entraîne pas de modification majeure du Règlement, ni de modification importante. Elle n'engendre pas de nouveaux coûts pour le producteur ou l'Agence et, dans certains cas, elle réduit les coûts. Elle n'alourdit pas le fardeau réglementaire des producteurs et, au contraire, elle l'allège en réduisant les formalités administratives exigées de l'industrie de la pomme de terre de semence. Par exemple, l'élimination des clauses restrictives sur les précédents culturaux et la plantation en tubercules individualisés permettra au producteur de réduire les charges d'exploitation associées à un procédé qui oblige à utiliser une plan-teuse de pommes de terre spécialement adaptée.

**Benefits**Cost Reductions for Producers

With the removal of the tuber uniting requirement and land use restrictions, producers will benefit from increased operational efficiencies on their farming operation. Less farming input costs would be required to maintain current farming operation size. Farm expansion may be possible due to the removal of land use restrictions; this would equate to greater marketing potentials.

The removal of post-harvest testing to mass plant Elite I seed potatoes will benefit the grower by removing the cost associated with testing and by increasing efficiency due to labour and time restrictions.

In allowing a gradual approach for disease and varietal mixtures between classes, the producer is able to receive fair market value for a class of seed potatoes that would otherwise have been demoted to a lower class.

Cost Reductions for the Agency

Reduced time required and therefore reduced resource requirements to ascertain whether tuber unit plantings were followed at the time of application and during field inspections.

Allowing a gradual approach for disease and varietal mixtures between classes will create time efficiencies due to a reduction of re-inspections or visits to a producer in order to address difficult situations.

Changing the application deadline will result in applications being completed properly and therefore less resources would be required to correct incomplete applications.

Reduced testing for PVYn will decrease costs within the Agency.

*Consultation*

Three years of consultation and consensus building between the Agency and the seed potato industry have resulted in the drafting of this regulatory initiative. The following meetings were conducted with industry stakeholders at which times these amendments were discussed:

- National Potato Consultative Committee Meeting, Halifax, October 1998;
- Canadian Horticultural Council Seed Potato Sub-Committee Meeting, Banff, November 1999;
- Canadian Horticultural Council Seed Potato Sub-Committee Meeting, Quebec City, June 2000;
- Canadian Horticultural Council Seed Potato Sub-Committee Meeting, Las Vegas, December 2000; and
- Canadian Horticultural Council Seed Potato Sub-Committee Meeting, Fredericton, March 2001.

The membership of these committees comprises private individuals associated with a potato association who have industry representation, as well as individual growers selected to represent the interest of the group. Committee representatives distribute the information to their respective members who then advise the representative on how to proceed on a given issue.

**Avantages**Réductions des coûts de production

Avec l'élimination des clauses restrictives sur la plantation en tubercules individualisés et les précédents culturaux, les producteurs pourront tirer un meilleur rapport de leurs unités de production. Ils pourront exploiter les mêmes superficies tout en allégeant les charges d'exploitation. Avec l'élimination des restrictions sur l'utilisation du terrain, ils pourront exploiter une plus grande surface et donc desservir de plus gros marchés.

L'élimination des essais consécutifs à la récolte en vue de la plantation en nombre de semences de classe Élite I sera avantageuse pour le producteur en éliminant le coût associé aux essais et en augmentant l'efficacité du point de vue des contraintes de temps et de main-d'œuvre.

La progressivité des taux de tolérance à l'égard des maladies et de l'impureté variétale selon les classes de semences permettra au producteur de vendre à juste prix des pommes de terre de semence qui sinon auraient été déclassées.

Les réductions de coûts pour l'Agence

Il faudra moins de temps et, par conséquent, moins de ressources pour déterminer si les méthodes de la plantation en tubercules individualisés ont été suivies au moment de la demande et durant les inspections de la culture sur pied.

La progressivité des taux de tolérance à l'égard des maladies et de l'impureté variétale selon les classes de semences permettra une utilisation plus efficace du temps en réduisant le nombre d'inspections de contrôle ou de visites chez un producteur pour régler des situations difficiles.

La modification des délais de présentation des demandes permettra aux producteurs de remplir celles-ci convenablement et à l'Agence de consacrer moins de ressources à la correction des demandes incomplètes.

Le nombre réduit des épreuves de dépistage du PVYn entraînera des économies pour l'Agence.

*Consultations*

Le présent projet de modification du Règlement a été rédigé au terme de trois années de consultations et de concertation entre l'Agence et l'industrie de la pomme de terre de semence. Les intervenants de l'industrie ont été invités à participer aux réunions ci-dessous pour débattre du projet de modification :

- Réunion du Comité consultatif national de la pomme de terre, à Halifax, en octobre 1998;
- Réunion du Sous-comité de la pomme de terre de semence du Conseil canadien de l'horticulture, à Banff, en novembre 1999;
- Réunion du Sous-comité de la pomme de terre de semence du Conseil canadien de l'horticulture, à Québec, en juin 2000;
- Réunion du Sous-comité de la pomme de terre de semence du Conseil canadien de l'horticulture, à Las Vegas, en décembre 2000;
- Réunion du Sous-comité de la pomme de terre du Conseil canadien de l'horticulture, à Fredericton, en mars 2001.

Les membres de ces comités sont des particuliers qui représentent l'industrie au sein d'une association du secteur de la pomme de terre, ainsi que différents producteurs choisis pour représenter les intérêts du groupe. Les représentants des comités diffusent l'information à leurs membres respectifs qui font ensuite connaître à leurs représentants leurs idées sur la façon de traiter un dossier donné.

All committee members have recommended and support the proposed amendments.

Because these amendments will have widespread impact on potato growers from across the country, it was felt that a series of national meetings with a high rate of participation from stakeholders was necessary. Stakeholders were directly requested to review the proposed amendments with their constituents, including provincial representatives, and provide feedback at the next meeting. Many conference calls were held with stakeholders to continue the consultation process and to address specific issues. Agency regional representatives were also charged with the responsibility of distributing information to their local clientele. Details were reviewed, amendments suggested and consensus sought in forming a national position.

#### *Compliance and Enforcement*

The Agency will continue to inspect at the levels proposed by these amendments and by the Regulations.

The implementation of these amendments will require less time commitment from inspectors because the clauses for tuber uniting and post-harvest testing of Elite 1 seed potatoes will be eliminated.

#### *Contact*

Mr. Robert Carberry, Executive Director, Plant Products Directorate, Canadian Food Inspection Agency, 59 Camelot Drive, Nepean, Ontario K1A 0Y9, (613) 225-2342, extension 4751 (Telephone), (613) 228-6606 (Facsimile).

Tous les membres du comité ont recommandé et appuyé le projet de modification.

Comme ces modifications auront d'importantes répercussions sur les producteurs de pommes de terre de toutes les régions, il a été jugé nécessaire de tenir une série de réunions nationales faisant participer de nombreux intervenants. Ceux-ci ont été directement invités à examiner le projet de modification avec les groupes qu'ils représentent, notamment les agronomes provinciaux, et à dire ce qu'ils en pensaient à la réunion d'après. De nombreuses conférences téléphoniques ont été organisées avec les intervenants pour poursuivre le processus de consultation et traiter de questions précises. Les représentants régionaux de l'Agence ont également été chargés de distribuer l'information à leur clientèle locale. Une position nationale a été formulée sur le mode consensuel, après examen des détails et prise en considération des suggestions de modification.

#### *Respect et exécution*

L'Agence maintiendra ses activités d'inspection aux niveaux prévus dans les présentes modifications et dans le Règlement.

La mise en œuvre des présentes modifications permettra de réduire la charge de travail des inspecteurs du fait de l'abolition des clauses sur la plantation en tubercules individualisés et sur les essais consécutifs à la récolte des pommes de terre de semence de classe Élite I.

#### *Personne-ressource*

Monsieur Robert Carberry, Directeur exécutif, Direction des produits végétaux, Agence canadienne d'inspection des aliments, 59, promenade Camelot, Nepean (Ontario) K1A 0Y9, (613) 225-2342, poste 4751 (téléphone), (613) 228-6606 (télécopieur).

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 4(1)<sup>a</sup> of the *Seeds Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Seeds Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Mr. Robert Carberry, Executive Director, Plant Products Directorate, Canadian Food Inspection Agency, 59 Camelot Drive, Nepean, Ontario K1A 0Y9. Telephone: (613) 225-2342 (4751); Fax: (613) 228-6606.

Ottawa, March 21, 2002

EILEEN BOYD  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

## REGULATIONS AMENDING THE SEEDS REGULATIONS

### AMENDMENTS

**1. (1) The definitions “generation” and “table stock potato” in section 45 of the *Seeds Regulations*<sup>1</sup> are repealed.**

<sup>a</sup> S.C. 2001, c. 4, s. 117  
<sup>1</sup> C.R.C., c. 1400

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 4(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les semences*, propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les semences*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les 30 jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à M. Robert Carberry, Directeur exécutif, Direction des produits végétaux, Agence canadienne d'inspection des aliments, 59, promenade Camelot, Nepean (Ontario) K1A 0Y9; téléphone : (613) 225-2342 (4751), télécopieur : (613) 228-6606.

Ottawa, le 21 mars 2002

*La greffière adjointe du Conseil privé*  
EILEEN BOYD

## RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES SEMENCES

### MODIFICATIONS

**1. (1) Les définitions de « génération » et « pomme de terre de consommation », à l'article 45 du *Règlement sur les semences*<sup>1</sup>, sont abrogées.**

<sup>a</sup> L.C. 2001, ch. 4, art. 117  
<sup>1</sup> C.R.C., ch. 1400

(2) The definitions “certificate number”, “crop”, “farm unit”, “field”, “grower”, “laboratory tests”, “lot”, “non-certified potatoes” and “seed potato” in section 45 of the Regulations are replaced by the following:

“certificate number” means the number that appears on a crop certificate to identify a crop and that appears on a seed potato tag, a record of bulk movement, a permit issued under section 57, or a special certificate of authorization issued under section 61, to identify the tubers produced by that crop; (*numéro de certificat*)

“crop” means Breeder’s Selection seed potatoes, or a variety and class of seed potatoes, growing in an aseptic environment, a protected environment or in one or more fields of a farm unit; (*culture*)

“farm unit” means

(a) a single tract of land operated for the production and marketing of seed potatoes under the control of a grower, or

(b) a number of separate tracts of land operated as a single unit, with the use of common equipment, facilities or storage, for the production and marketing of seed potatoes under the control of the same grower; (*unité de production*)

“field” means the identifiable area of land on which Breeder’s Selection seed potatoes, or seed potatoes of a particular variety and class, are planted or have been produced; (*champ*)

“grower” means an individual, a cooperative, a corporation or a partnership that grows seed potatoes; (*producteur*)

“laboratory tests” means tests that are conducted in a laboratory that is accredited under the Agency Laboratory Accreditation Program or in a laboratory that can reasonably be considered to be equivalent to a laboratory accredited under that program; (*essais en laboratoire*)

“lot” means the quantity of harvested seed potatoes of a variety and class that is identifiable by one certificate number or the quantity of Breeder’s Selection seed potatoes that are identifiable by one certificate number; (*lot*)

“non-certified potatoes” means

(a) potatoes that do not meet the standards for any of the classes established in section 47 or the standards established for Breeder’s Selection seed potatoes in section 61.1, or

(b) seed potatoes that have been transported without seed potato tags, a record of bulk movement, a permit issued under section 57 or a special certificate of authorization issued under section 61; (*potatoes de terre non certifiées*)

“seed potato” means a tuber, or any part of a tuber, that is certified under these Regulations for seed-reproduction purposes; (*potome de terre de semence*)

(3) Section 45 of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:

“Breeder’s Selection seed potatoes” means seed potatoes that are direct progeny of true seed, or of selected tubers, and that are grown for the purpose of evaluation as a potential variety for commercial use; (*potomes de terre de semences Choix du sélectionneur*)

(2) Les définitions « champ », « culture », « essais en laboratoire », « lot », « numéro de certificat », « pomme de terre de semence », « pommes de terre non certifiées », « producteur » et « unité de production », à l’article 45 du même règlement, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

« champ » Étendue de sol définie où des pommes de terre de semence Choix du sélectionneur ou des pommes de terre de semence d’une variété et d’une classe données sont plantées ou ont été produites. (*field*)

« culture » Pommes de terre de semence Choix du sélectionneur ou variété ou classe données de pommes de terre de semence cultivées dans un milieu aseptique ou un milieu protégé ou dans un ou plusieurs champs d’une unité de production. (*crop*)

« essais en laboratoire » Essais effectués dans un laboratoire accrédité aux termes du Programme d’accréditation des laboratoires de l’Agence ou qui peut raisonnablement être considéré équivalent à un tel laboratoire. (*laboratory tests*)

« lot » Quantité récoltée de pommes de terre de semence d’une variété et d’une classe données qui peut être identifiée par un numéro de certificat ou quantité de pommes de terre de semence Choix du sélectionneur qui peut être identifiée par un numéro de certificat. (*lot*)

« numéro de certificat » Numéro inscrit sur le certificat de culture pour identifier une culture, ainsi que sur l’étiquette de pommes de terre de semence, le dossier de transport en vrac, le permis délivré en vertu de l’article 57 ou le certificat d’autorisation spéciale délivré en vertu de l’article 61, pour identifier les tubercules de cette culture. (*certificate number*)

« pomme de terre de semence » Tout tubercule ou fragment de tubercule certifié conformément au présent règlement à des fins de reproduction. (*seed potato*)

« pommes de terre non certifiées »

a) Pommes de terre qui ne satisfont aux normes d’aucune des classes visées à l’article 47 ni aux normes relatives aux pommes de terre de semence Choix du sélectionneur établies à l’article 61.1;

b) pommes de terre de semence qui ont été transportées sans porter les étiquettes de pommes de terre de semence, ni être accompagnées d’un dossier de transport en vrac, d’un permis délivré en vertu de l’article 57 ou d’un certificat d’autorisation spéciale délivré en vertu de l’article 61. (*non-certified potatoes*)

« producteur » Personne physique ou morale, coopérative ou société de personnes qui cultive des pommes de terre de semence. (*grower*)

« unité de production »

a) Soit une parcelle de terre unique exploitée pour la production et la commercialisation de pommes de terre de semence sous l’autorité d’un producteur;

b) soit un nombre déterminé de parcelles de terre distinctes exploitées comme une entité unique et sur lesquelles sont utilisées des installations, des entrepôts et de l’équipement communs pour la production et la commercialisation de pommes de terre de semence sous l’autorité d’un même producteur. (*farm unit*)

(3) L’article 45 du même règlement est modifié par adjonction, selon l’ordre alphabétique, de ce qui suit :

« dossier de transport en vrac » Document délivré aux termes du paragraphe 56(1). (*record of bulk-movement*)

« étiquette de pommes de terre de semence » Document délivré aux termes du paragraphe 53(1). (*seed potato tag*)

« pommes de terre de semence Choix du sélectionneur » Pommes de terre de semence qui proviennent directement d’une

“record of bulk movement” means a record provided to a grower under subsection 56(1); (*dossier de transport en vrac*)

“seed potato tag” means a tag provided to a grower under subsection 53(1); (*étiquette de pommes de terre de semence*)

**2. The Regulations are amended by adding the following after section 47.1:**

*Method of Inspection*

**47.101** The inspection of seed potatoes shall be made either visually or through laboratory tests or both.

**3. Sections 47.11 to 47.8 of the Regulations are replaced by the following:**

**47.11** (1) Nuclear Stock seed potatoes shall be

- (a) produced from potato tissue culture material that has been tested and found free of bacterial ring rot, PSTV and viruses;
- (b) laboratory tested within 12 months before the completion of the multiplication process and found free of bacterial ring rot, PSTV and viruses;
- (c) produced in an aseptic or protected environment;
- (d) visibly free from varietal mixtures;
- (e) free from pathogenic bacteria or viruses, saprophytic contamination or other symptoms of diseases that could affect the quality of the material; and
- (f) if produced in a protected environment,
  - (i) inspected by an inspector at least once during the growing period, and
  - (ii) grown in a medium that has not been previously used.

(2) Subject to paragraph 6(1)(d) of the Act, an inspector may ask a grower to provide records that contain the following information:

- (a) the origin of each variety;
- (b) the testing history of each variety;
- (c) the pedigree of each variety; and
- (d) evidence that subparagraph (1)(f)(ii) has been complied with.

(3) Any material that is being produced as Nuclear Stock seed potatoes shall be removed without delay from an aseptic or protected environment if it tests positive for pathogenic bacterial or viral organisms or manifests signs or symptoms of saprophytic contamination.

(4) No person shall sell or transfer all the rights of ownership of Nuclear Stock seed potatoes unless he or she possesses a seed potato tag or inspector’s certificate that indicates that the seed potatoes are Nuclear Stock seed potatoes.

*Pre-Elite*

**47.2** (1) Pre-Elite seed potatoes shall be

- (a) produced from Nuclear Stock seed potatoes, from cuttings or plants that were produced in a protected environment or from tubers or selected clones, that were determined by laboratory tests to be free from any disease that could affect the quality of the seed;
- (b) produced in a field where potatoes were not planted for the previous two years; and

semence véritable ou de tubercules sélectionnées et cultivées afin d’évaluer le potentiel de la variété pour une éventuelle utilisation commerciale. (*Breeder’s Selection seed potatoes*)

**2. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 47.1, de ce qui suit :**

*Méthode d’inspection*

**47.101** L’inspection de pommes de terre de semences s’effectue soit visuellement, soit au moyen d’essais de laboratoire, soit par les deux moyens.

**3. Les articles 47.11 à 47.8 du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**47.11** (1) Les pommes de terre de semence Matériel nucléaire doivent :

- a) être produites à partir de cultures tissulaires de pommes de terre qui ont été soumises à des essais et reconnues exemptes de flétrissement bactérien, de filosité des tubercules et de viroses;
- b) être soumises à des essais en laboratoire dans les douze mois précédant la fin du processus de multiplication et reconnues exemptes de flétrissement bactérien, de filosité des tubercules et de viroses;
- c) être produites dans un milieu aseptique ou un milieu protégé;
- d) provenir manifestement d’une variété unique;
- e) être exemptes de bactéries ou de viroses pathogènes, de symptômes de contamination saprophytique ou d’autres symptômes de maladies susceptibles d’altérer la qualité du matériel;
- f) si elles sont produites dans un milieu protégé :
  - (i) être inspectées par un inspecteur au moins une fois au cours de la période de croissance,
  - (ii) être cultivées dans un milieu qui n’a pas déjà servi.

(2) Sous réserve de l’alinéa 6(1)(d) de la Loi, un inspecteur peut demander au producteur de fournir un dossier où sont consignés les renseignements suivants :

- a) la provenance de chaque variété;
- b) l’historique des essais auxquels a été soumise chaque variété;
- c) la généalogie de chaque variété;
- d) la preuve qu’il se conforme au sous-alinéa (1)(f)(ii).

(3) Tout matériel destiné à devenir des pommes de terre de semence Matériel nucléaire et qui réagit positivement à des tests de dépistage de bactéries ou de viroses pathogènes ou manifeste des symptômes de contamination saprophytique doit être immédiatement retiré du milieu aseptique ou du milieu protégé.

(4) Il est interdit de vendre ou de transférer la totalité des droits de propriété sur des pommes de terre de semence Matériel nucléaire à moins de détenir une étiquette de pommes de terre de semence ou le certificat d’un inspecteur attestant qu’il s’agit de pommes de terre de semence Matériel nucléaire.

*Pré-Élite*

**47.2** (1) Les pommes de terre de semence Pré-Élite doivent être :

- a) produites à partir de pommes de terre de semence Matériel nucléaire, ou de boutures ou de plants produits dans un milieu protégé, ou de tubercules ou de clones sélectionnés, qui, après avoir été soumis à des essais en laboratoire, ont été reconnus exemptes de maladies susceptibles d’altérer la qualité de la semence;

(c) inspected by an inspector at least two times during the growing season.

(2) Pre-Elite seed potatoes shall be given the status of field generation 1 if the crop is produced in the field for the first time.

(3) The percentage of plants showing visible varietal mixture or visible symptoms of disease set out in column 1 of an item of the table to this section on the first inspection, any subsequent inspection and the final inspection shall not exceed the applicable percentages set out in columns 2 and 3 of that item.

TABLE  
PRE-ELITE

Item	Column 1 Disease or Varietal Mixture	Column 2 Percentage on First or any Subsequent Inspection	Column 3 Percentage on Final Inspection
1.	PSTV	0	0
2.	Bacterial ring rot	0	0
3.	Total of all viruses	0	0
4.	Total of blackleg and wilts	0	0
5.	Varietal mixtures	0.1	0

*Elite I*

**47.3** (1) Elite I seed potatoes shall be

(a) produced from Nuclear Stock or Pre-Elite seed potatoes; and

(b) inspected by an inspector at least two times during the growing season.

(2) Elite I seed potatoes shall be given the status of field generation 2 if the crop is produced in the field for the second time.

(3) The percentage of plants showing visible varietal mixture or visible symptoms of disease set out in column 1 of an item of the table to this section on the first inspection, any subsequent inspection and the final inspection shall not exceed the applicable percentages set out in columns 2 and 3 of that item.

TABLE  
ELITE I

Item	Column 1 Disease or Varietal Mixture	Column 2 Percentage on First or any Subsequent Inspection	Column 3 Percentage on Final Inspection
1.	PSTV	0	0
2.	Bacterial ring rot	0	0
3.	Total of all viruses	0.1	0
4.	Total of blackleg and wilts	0.1	0.1
5.	Varietal mixtures	0.1	0

b) produites dans un champ où il n'y a pas eu de culture de pommes de terre pendant les deux années précédentes;

c) inspectées par un inspecteur au moins deux fois au cours de la saison de croissance.

(2) Les pommes de terre de semence Pré-Élite sont qualifiées de 1<sup>re</sup> génération si la culture est produite au champ pour la première fois.

(3) Le pourcentage de plants présentant visiblement un mélange de variétés ou des symptômes de maladies mentionnés à la colonne 1 du tableau, à la première inspection et aux inspections subséquentes et à l'inspection finale, ne doit pas dépasser les pourcentages indiqués respectivement aux colonnes 2 et 3.

TABEAU  
PRÉ-ÉLITE

Article	Colonne 1 Maladies et mélange de variétés	Colonne 2 Pourcentage à la première inspection et aux inspections subséquentes	Colonne 3 Pourcentage à l'inspection finale
1.	Filosité des tubercules	0	0
2.	Flétrissement bactérien	0	0
3.	Total des viroses	0	0
4.	Total — jambe noire, flétrissements et viroses	0	0
5.	Mélange de variétés	0,1	0

*Élite I*

**47.3** (1) Les pommes de terre de semence Élite I doivent être :

a) produites à partir de pommes de terre de semence Matériel nucléaire ou Pré-Élite;

b) inspectées par l'inspecteur au moins deux fois au cours de la saison de croissance.

(2) Les pommes de terre de semence Élite I sont qualifiées de 2<sup>e</sup> génération si la culture est produite au champ pour la deuxième fois.

(3) Le pourcentage de plants présentant visiblement un mélange de variétés ou des symptômes de maladies mentionnés à la colonne 1 du tableau, à la première inspection et aux inspections subséquentes et à l'inspection finale, ne doit pas dépasser les pourcentages indiqués respectivement aux colonnes 2 et 3.

TABEAU  
ÉLITE I

Article	Colonne 1 Maladies et mélange de variétés	Colonne 2 Pourcentage à la première inspection et aux inspections subséquentes	Colonne 3 Pourcentage à l'inspection finale
1.	Filosité des tubercules	0	0
2.	Flétrissement bactérien	0	0
3.	Total des viroses	0,1	0
4.	Total — jambe noire, flétrissements et viroses	0,1	0,1
5.	Mélange de variétés	0,1	0

*Elite II*

47.4 (1) Elite II seed potatoes shall be  
 (a) produced from Elite I or a higher class of seed potatoes; and  
 (b) inspected by an inspector at least two times during the growing season.

(2) Elite II seed potatoes shall be given the status of field generation 3 if the crop is produced in the field for the third time.

(3) The percentage of plants showing visible varietal mixture or visible symptoms of disease set out in column 1 of an item of the table to this section on the first inspection, any subsequent inspection and the final inspection shall not exceed the applicable percentages set out in columns 2 and 3 of that item.

TABLE

ELITE II

Item	Column 1 Disease or Varietal Mixture	Column 2 Percentage on First or any Subsequent Inspection	Column 3 Percentage on Final Inspection
1.	PSTV	0	0
2.	Bacterial ring rot	0	0
3.	Total of all viruses	0.2	0.1
4.	Total of blackleg and wilts	0.2	0.2
5.	Varietal mixtures	0.1	0

*Elite III*

47.5 (1) Elite III seed potatoes shall be  
 (a) produced from Elite II or a higher class of seed potatoes; and  
 (b) inspected by an inspector at least two times during the growing season.

(2) Elite III seed potatoes shall be given the status of field generation 4 if the crop is produced in the field for the fourth time.

(3) The percentage of plants showing visible varietal mixture or visible symptoms of disease set out in column 1 of an item of the table to this section on the first inspection, any subsequent inspection and the final inspection shall not exceed the applicable percentages set out in columns 2 and 3 of that item.

TABLE

ELITE III

Item	Column 1 Disease or Varietal Mixture	Column 2 Percentage on First or any Subsequent Inspection	Column 3 Percentage on Final Inspection
1.	PSTV	0	0
2.	Bacterial ring rot	0	0
3.	Total of all viruses	0.3	0.2
4.	Total of blackleg and wilts	0.3	0.3
5.	Varietal mixtures	0.2	0.05

*Élite II*

47.4 (1) Les pommes de terre de semence Élite II doivent être :  
 a) produites à partir de pommes de terre de semence Élite I ou d'une classe supérieure;  
 b) inspectées par l'inspecteur au moins deux fois au cours de la saison de croissance.

(2) Les pommes de terre de semence Élite II sont qualifiées de 3<sup>e</sup> génération si la culture est produite au champ pour la troisième fois.

(3) Le pourcentage de plants présentant visiblement un mélange de variétés ou des symptômes de maladies mentionnés à la colonne 1 du tableau, à la première inspection et aux inspections subséquentes et à l'inspection finale, ne doit pas dépasser les pourcentages indiqués respectivement aux colonnes 2 et 3.

TABEAU

ÉLITE II

Article	Colonne 1 Maladies et mélange de variétés	Colonne 2 Pourcentage à la première inspection et aux inspections subséquentes	Colonne 3 Pourcentage à l'inspection finale
1.	Filosité des tubercules	0	0
2.	Flétrissement bactérien	0	0
3.	Total des viroses	0,2	0,1
4.	Total — jambe noire, flétrissements et viroses	0,2	0,2
5.	Mélange de variétés	0,1	0

*Élite III*

47.5 (1) Les pommes de terre de semence Élite III doivent être :

a) produites à partir de pommes de terre de semence Élite II ou d'une classe supérieure;  
 b) inspectées par l'inspecteur au moins deux fois au cours de la saison de croissance.

(2) Les pommes de terre de semence Élite III sont qualifiées de 4<sup>e</sup> génération si la culture est produite au champ pour la quatrième fois.

(3) Le pourcentage de plants présentant visiblement un mélange de variétés ou des symptômes de maladies mentionnés à la colonne 1 du tableau, à la première inspection et aux inspections subséquentes et à l'inspection finale, ne doit pas dépasser les pourcentages indiqués respectivement aux colonnes 2 et 3.

TABEAU

ÉLITE III

Article	Colonne 1 Maladies et mélange de variétés	Colonne 2 Pourcentage à la première inspection et aux inspections subséquentes	Colonne 3 Pourcentage à l'inspection finale
1.	Filosité des tubercules	0	0
2.	Flétrissement bactérien	0	0
3.	Total des viroses	0,3	0,2
4.	Total — jambe noire, flétrissements et viroses	0,3	0,3
5.	Mélange de variétés	0,2	0,05

*Elite IV*

47.6 (1) Elite IV seed potatoes shall be  
 (a) produced from Elite III or a higher class of seed potatoes; and  
 (b) inspected by an inspector at least two times during the growing season.

(2) Elite IV seed potatoes shall be given the status of field generation 5 if the crop is produced in the field for the fifth time.

(3) The percentage of plants showing visible varietal mixture or visible symptoms of disease set out in column 1 of an item of the table to this section on the first inspection, any subsequent inspection and the final inspection shall not exceed the applicable percentages set out in columns 2 and 3 of that item.

TABLE

## ELITE IV

Item	Column 1 Disease or Varietal Mixture	Column 2 Percentage on First or any Subsequent Inspection	Column 3 Percentage on Final Inspection
1.	PSTV	0	0
2.	Bacterial ring rot	0	0
3.	Total of all viruses	0.6	0.3
4.	Total of blackleg and wilts	0.5	0.5
5.	Varietal mixtures	0.2	0.1

*Foundation*

47.7 (1) Foundation seed potatoes shall be  
 (a) produced from Elite IV or a higher class of seed potatoes; and  
 (b) inspected by an inspector at least two times during the growing season.

(2) Foundation seed potatoes shall be given the status of field generation 6 if the crop is produced in the field for the sixth time.

(3) The percentage of plants showing visible varietal mixture or visible symptoms of disease set out in column 1 of an item of the table to this section on the first inspection, any subsequent inspection and the final inspection shall not exceed the applicable percentages set out in columns 2 and 3 of that item.

TABLE

## FOUNDATION

Item	Column 1 Disease or Varietal Mixture	Column 2 Percentage on First or any Subsequent Inspection	Column 3 Percentage on Final Inspection
1.	PSTV	0	0
2.	Bacterial ring rot	0	0
3.	Total of all viruses	1	0.5
4.	Total of blackleg and wilts	1	1
5.	Varietal mixtures	0.4	0.2

*Élite IV*

47.6 (1) Les pommes de terre de semence Élite IV doivent être :

a) produites à partir de pommes de terre de semence Élite III ou d'une classe supérieure;  
 b) inspectées par l'inspecteur au moins deux fois au cours de la saison de croissance.

(2) Les pommes de terre de semence Élite IV sont qualifiées de 5<sup>e</sup> génération si la culture est produite au champ pour la cinquième fois.

(3) Le pourcentage de plants présentant visiblement un mélange de variétés ou des symptômes de maladies mentionnés à la colonne 1 du tableau, à la première inspection et aux inspections subséquentes et à l'inspection finale, ne doit pas dépasser les pourcentages indiqués respectivement aux colonnes 2 et 3.

TABLEAU

## ÉLITE IV

Article	Colonne 1 Maladies et mélange de variétés	Colonne 2 Pourcentage à la première inspection et aux inspections subséquentes	Colonne 3 Pourcentage à l'inspection finale
1.	Filosité des tubercules	0	0
2.	Flétrissement bactérien	0	0
3.	Total des viroses	0,6	0,3
4.	Total — jambe noire, flétrissements et viroses	0,5	0,5
5.	Mélange de variétés	0,2	0,1

*Fondation*

47.7 (1) Les pommes de terre de semence Fondation doivent être :

a) produites à partir de pommes de terre de semence Élite IV ou d'une classe supérieure;  
 b) inspectées par l'inspecteur au moins deux fois au cours de la saison de croissance.

(2) Les pommes de terre de semence Fondation sont qualifiées de 6<sup>e</sup> génération si la culture est produite au champ pour la sixième fois.

(3) Le pourcentage de plants présentant visiblement un mélange de variétés ou des symptômes de maladies mentionnés à la colonne 1 du tableau, à la première inspection et aux inspections subséquentes et à l'inspection finale, ne doit pas dépasser les pourcentages indiqués respectivement aux colonnes 2 et 3.

TABLEAU

## FONDATION

Article	Colonne 1 Maladies et mélange de variétés	Colonne 2 Pourcentage à la première inspection et aux inspections subséquentes	Colonne 3 Pourcentage à l'inspection finale
1.	Filosité des tubercules	0	0
2.	Flétrissement bactérien	0	0
3.	Total des viroses	1	0,5
4.	Total — jambe noire, flétrissements et viroses	1	1
5.	Mélange de variétés	0,4	0,2

*Certified*

- 47.8** (1) Certified seed potatoes shall be
- (a) produced from Foundation or a higher class of seed potatoes; and
  - (b) inspected by an inspector at least two times during the growing season.
- (2) Certified seed potatoes shall be given the status of field generation 7 if the crop is produced in the field for the seventh time.
- (3) The percentage of plants showing visible varietal mixture or visible symptoms of disease set out in column 1 of an item of the table to this section on the first inspection, any subsequent inspection and the final inspection shall not exceed the applicable percentages set out in columns 2 and 3 of that item.

TABLE  
CERTIFIED

Item	Column 1 Disease or Varietal Mixture	Column 2 Percentage on First or any Subsequent Inspection	Column 3 Percentage on Final Inspection
1.	PSTV	0	0
2.	Bacterial ring rot	0	0
3.	Total of all viruses	3	2
4.	Total of blackleg and wilts	3	2
5.	Varietal mixtures	1	0.5

*Tuber Grade Sizes*

- 48.** (1) All documentation for any quantity of graded seed potatoes, whether in containers or in bulk, shall specify, in millimetres, the minimum and maximum size of the graded tubers.
- (2) Subject to subsection (3), that specification of minimum and maximum size shall be in accordance with the following:
- (a) the minimum size shall not be less than 30 mm; and
  - (b) the maximum size shall not be greater than 70 mm for long type varieties or 80 mm for round type varieties.
- (3) If a grower or supplier of graded seed potatoes has an agreement with a purchaser for the purchase of graded seed potatoes from the grower or supplier,
- (a) the agreement shall state the quantity of graded seed potatoes to be purchased as well as their minimum and maximum sizes, which may be different from the minimum and maximum sizes set out in subsection (2); and
  - (b) the minimum and maximum sizes stated in the agreement may be used on all seed potato tags and records of bulk movement to denote the size for the graded seed potatoes.
- (4) Any quantity of seed potatoes supplied under the agreement shall be sorted and graded by the grower or supplier, and at least 95% of the tubers by weight must be within the minimum and maximum sizes set out in subsection (3).
- (5) Nuclear Stock seed potatoes and Breeder's Selection seed potatoes are exempt from the requirements in subsection (1).

*Certifiée*

- 47.8** (1) Les pommes de terre de semence Certifiée doivent être :
- a) produites à partir de pommes de terre de semence Fondation ou d'une classe supérieure;
  - b) inspectées par l'inspecteur au moins deux fois au cours de la saison de croissance.
- (2) Les pommes de terre de semence Certifiée sont qualifiées de 7<sup>e</sup> génération si la culture est produite au champ pour la septième fois.
- (3) Le pourcentage de plants présentant visiblement un mélange de variétés ou des symptômes visibles de maladies mentionnés à la colonne 1 du tableau, à la première inspection et aux inspections subséquentes et à l'inspection finale, ne doit pas dépasser les pourcentages indiqués respectivement aux colonnes 2 et 3.

TABEAU  
CERTIFIÉE

Article	Colonne 1 Maladies et mélange de variétés	Colonne 2 Pourcentage à la première inspection et aux inspections subséquentes	Colonne 3 Pourcentage à l'inspection finale
1.	Filosité des tubercules	0	0
2.	Flétrissement bactérien	0	0
3.	Total des viroses	3	2
4.	Total — jambe noire, flétrissements et viroses	3	2
5.	Mélange de variétés	1	0,5

*Classification des tubercules selon le calibre*

- 48.** (1) Tout document relatif à des quantités de pommes de terre de semence classées soit dans des contenants, soit en vrac, doit préciser, en millimètres, les tailles minimale et maximale des tubercules classés.
- (2) Sous réserve du paragraphe (3), les tailles minimale et maximale des tubercules classés sont établies selon les règles suivantes :
- a) la taille minimale doit être d'au moins 30 mm;
  - b) la taille maximale ne doit pas dépasser 70 mm pour les variétés de type long et 80 mm pour les variétés de type rond.
- (3) Si un producteur ou un fournisseur de pommes de terre de semence classées a conclu une entente avec un acheteur à l'égard de telles pommes de terre :
- a) l'entente doit stipuler les quantités de pommes de terre classées achetées ainsi que leurs tailles minimale et maximale, lesquelles peuvent être différentes de celles mentionnées au paragraphe (2);
  - b) ces mentions de taille peuvent être utilisées sur toutes les étiquettes de pommes de terre de semence et dans tous les dossiers de transport en vrac pour indiquer la taille des pommes de semence classées.
- (4) Toute quantité de pommes de terre de semence doit être triée et classée par le producteur ou le fournisseur et au moins 95 % des tubercules, par poids, doit correspondre aux tailles minimales et maximales établies au paragraphe (3).
- (5) Les pommes de terre de semence Matériel nucléaire et Choix du sélectionneur ne sont pas visées par le paragraphe (1).

**4. Subsections 48.1(5) and (6) of the Regulations are replaced by the following:**

(6) The percentage of tubers found in a lot of any class that is of a variety other than the variety of which the lot generally consists shall not exceed the percentage permitted by sections 47.11 to 47.8 for that class.

**5. Section 49 of the Regulations is replaced by the following:**

**49.** (1) An application by a grower for an inspection of a crop shall be made on a form provided by the Agency and shall include the following information and be accompanied by the following documents:

- (a) seed potato tags or other documents that attest to the origin and class of each seed lot planted;
- (b) a list of all of the grower's crops;
- (c) in the case of a crop that was planted with seed potatoes that were produced by the grower, information or documents that show that at least two field-grown lots from the grower's farm unit have been subjected to laboratory tests and not found positive for the presence of *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus*;
- (d) in the case of a crop that was planted with Elite II, Elite III, Elite IV or Foundation seed potatoes that were not produced by the grower, information or documents that show that those seed potatoes have been subjected to laboratory tests and not found positive for *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus*; and
- (e) in the case of an application made by a new seed potato grower, a document, issued by an inspector, that verifies that a clean-up and disinfection of the premises at the grower's farm unit was completed before the arrival of the seed potatoes for planting and that the crop was not planted in a field where non-certified potatoes were grown in either of the previous two years.

(2) The application shall be delivered to the office of the Agency specified on the form by the following deadlines:

- (a) in the case of field-grown crops, on or before June 30 of the crop year in respect of which the application is made;
- (b) in the case of crops produced in a protected environment, 30 days after planting; and
- (c) in the case of crops produced in an aseptic environment, before material is transferred to a new owner of the material or transferred to a protected environment.

(3) An application may be made after the deadline specified in subsection (2) if there is still time for the inspection to be carried out in accordance with these Regulations and the grower shows that the delay in submitting the application was beyond the grower's control.

**6. Section 50 of the Regulations is replaced by the following:**

**50.** (1) Subject to subsections (3) and (4), inspection of a crop shall be made if the crop is planted with seed potatoes that

- (a) are of a variety that
  - (i) is registered in accordance with Part III, or
  - (ii) is not registered, if the potatoes are being grown solely for experimental purposes or for evaluation for the purposes of registration; and
- (b) are of a class established in section 47 or are Breeder's Selection seed potatoes.

**4. Les paragraphes 48.1(5) et (6) du même règlement remplacés par ce qui suit :**

(6) Le pourcentage de tubercules d'un lot d'une classe donnée qui sont d'une variété autre que celle généralement retrouvée dans le lot ne doit pas dépasser le pourcentage autorisé par les articles 47.11 à 47.8 pour cette classe.

**5. L'article 49 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**49.** (1) La demande d'inspection d'une culture est présentée par le producteur sur le formulaire fourni par l'Agence et comporte notamment les renseignements et les documents suivants :

- a) toute étiquette de pommes de terre de semence ou autre document qui atteste l'origine et la classe de chacun des lots de semence plantés;
- b) la liste des cultures;
- c) dans le cas d'une culture issue de pommes de terre de semence produites par le producteur, la preuve qu'au moins deux lots occupés par des cultures de plein champ de son unité de production ont été soumis à des essais en laboratoire et reconnus exempts de la *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus*;
- d) dans le cas d'une culture issue de pommes de terre de semence Élite II, Élite III, Élite IV et Fondation n'ayant pas été produites par le producteur, la preuve que la culture a été soumise à des essais en laboratoire et reconnue exempte de la *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus*;
- e) dans le cas d'une demande présentée par un nouveau producteur, le document délivré par un inspecteur qui atteste que les locaux de l'unité de production ont été nettoyés et désinfectés avant l'arrivée des pommes de terre de semence à planter et que la culture n'a pas été plantée dans un champ où des pommes de terre non certifiées ont été cultivées au cours des deux années précédentes.

(2) La demande est présentée au bureau de l'Agence indiqué dans le formulaire dans le délai suivant :

- a) dans le cas des cultures de plein champ, au plus tard le 30 juin de la campagne agricole visée par la demande est présentée;
- b) dans le cas des cultures produites dans un milieu protégé, trente jours après l'ensemencement;
- c) dans le cas des cultures produites dans un milieu aseptique, avant que le matériel ne soit transféré à un nouveau propriétaire ou transféré dans un environnement protégé.

(3) La demande peut être présentée après le délai prévu au paragraphe (2) si des circonstances indépendantes de la volonté du producteur, l'ont empêché de la présenter avant l'expiration de ce délai et si une inspection peut encore être effectuée conformément au présent règlement.

**6. L'article 50 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**50.** (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), l'inspection d'une culture est effectuée si celle-ci provient des pommes de terre de semence qui :

- a) d'une part, sont :
  - (i) soit d'une variété enregistrée conformément à la partie III,
  - (ii) soit d'une variété non enregistrée, dans le cas où elles sont cultivées uniquement à titre expérimental ou aux fins d'évaluation pour l'enregistrement;
- b) d'autre part, appartiennent à une classe visée à l'article 47 ou sont des pommes de terre de semence Choix du sélectionneur.

(2) An inspector shall inspect a crop that is planted with imported seed potatoes if the seed potatoes meet the requirements of paragraphs 59(2)(a) to (c).

(3) An inspector shall not inspect a crop of a grower if

(a) in the current year,

(i) non-certified potatoes or Certified seed potatoes have been planted in fields under cultivation by the grower,

(ii) the crop is growing in a field where non-certified potatoes were planted in the previous two years, or

(iii) the crop is growing in a field where there has been an occurrence of bacterial ring rot, unless the inspector verifies that the field has been free of potatoes, including volunteers, for the previous two years; or

(b) in the previous year, potatoes infected with *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus* were produced in fields under cultivation by the grower, or were found in buildings or on equipment used by the grower and a clean-up and disinfection of the building and equipment was not verified by an inspector.

(4) An inspector shall not inspect a crop of a grower if

(a) as a result of late planting, lack of cultivation, lack of vigour, the existence of weeds, leaf injury or pesticide injury, an inspector is unable to conduct a visual inspection of the crop;

(b) the distance between adjacent fields is less than the space required for one blank row;

(c) there are not at least 10 m of blank row at each end of the field to separate one class of a variety from another class of the same variety; or

(d) equipment used in relation to planting, cultivating or spraying the crop has been exposed to contamination by pathogens that are or may be detrimental to the crop, unless the equipment, each time before it has entered a field of a farm unit, has been thoroughly cleaned and disinfected in such a way as to destroy the contamination and the grower demonstrates to the inspector that the clean-up and disinfection has been completed.

**7. Section 51 of the Regulations is replaced by the following:**

**51.** (1) At the time of inspection of a crop, an inspector shall inspect the crop to determine whether it meets the applicable standards stated in sections 47.11 to 47.8 and 61.1.

(2) Before the first inspection of the crop, the grower shall submit for examination by an inspector all seed potato tags and other documents pertaining to the source of the seed potatoes planted on the farm unit.

**8. (1) Subsection 52(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**52.** (1) Subject to subsections (2) to (4), if an inspector has inspected crops on a farm unit and finds that they meet the applicable standards set out in sections 47.11 to 47.8 and 61.1, the inspector shall issue to the grower a crop certificate.

(1.1) In the case of Breeder's Selection seed potatoes, the crop certificate shall specify for each crop

(a) the information by which the crop is identified on the application made under section 49;

(2) L'inspecteur fait l'inspection d'une culture qui provient de pommes de terre de semence importées si celles-ci satisfont aux exigences des alinéas 59(2)a) à c).

(3) L'inspecteur ne fait pas l'inspection d'une culture d'un producteur si :

a) d'une part, pendant l'année en cours :

(i) soit le producteur a planté des pommes de terre non certifiées ou des pommes de terre de semence Certifiée dans les champs qu'il cultive,

(ii) soit la culture se trouve dans un champ où des pommes de terre non certifiées ont été plantées au cours des deux années précédentes,

(iii) soit la culture se trouve dans un champ où il y a eu des cas de flétrissement bactérien, à moins que l'inspecteur n'ait vérifié qu'aucune pomme de terre, y compris des plants spontanés, n'a poussé dans le champ au cours des deux années précédentes;

b) d'autre part, pendant l'année précédente, des pommes de terre infectées par la *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus* ont été produites dans des champs cultivés par le producteur ou ont été trouvées dans des bâtiments ou sur de l'équipement utilisés par lui, et l'inspecteur n'a pas vérifié si les bâtiments et l'équipement ont été nettoyés et désinfectés.

(4) L'inspecteur ne fait non plus pas l'inspection d'une culture d'un producteur dans les cas suivants :

a) en raison de la tardivité de la plantation, de l'insuffisance des travaux du sol, d'un manque de vigueur, de la présence de mauvaises herbes, de dommages foliaires ou de dommages causés par des pesticides, il se trouve dans l'impossibilité de faire l'inspection visuelle de la culture;

b) la distance entre les champs adjacents est inférieure à la largeur d'un rang vide;

c) il n'y a pas de rang vide d'une largeur d'au moins 10 m à chaque extrémité du champ pour séparer les plants de deux classes d'une même variété;

d) l'équipement utilisé pour planter, entretenir ou pulvériser la culture a été exposé à des agents pathogènes qui nuisent ou pourraient nuire à la culture, à moins que le producteur ne convainque l'inspecteur que l'équipement a été nettoyé et désinfecté à fond de manière à détruire la contamination, avant chaque entrée au champ de l'unité de production.

**7. L'article 51 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**51.** (1) En examinant une culture, l'inspecteur détermine si celle-ci satisfait aux normes applicables énoncées aux articles 47.11 à 47.8 et 61.1.

(2) Avant la première inspection de la culture, le producteur se soumet à l'inspecteur pour examen les étiquettes de pommes de terre de semence et les autres documents concernant la provenance des pommes de terre de semence plantées dans l'unité de production.

**8. (1) Le paragraphe 52(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**52.** (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), l'inspecteur délivre au producteur un certificat de culture si, après inspection des cultures d'une unité de production, il constate qu'elles satisfont aux normes applicables énoncées aux articles 47.11 à 47.8 et 61.1.

(1.1) Dans le cas de pommes de terre de semence Choix du sélectionneur, le certificat indique, pour chaque culture :

a) les renseignements précisés dans le formulaire visé à l'article 49 aux fins d'identification de la culture;

- (b) the number of plants or the number of hectares that passed inspection; and
- (c) the certificate number.

(1.2) In the case of seed potatoes of a class and variety, the crop certificate shall specify for each crop

- (a) the class and variety of the seed potatoes;
- (b) the number of plants or the number of hectares that passed inspection; and
- (c) the certificate number.

**(2) Paragraph 52(6)(b) of the Regulations is replaced by the following:**

- (b) any one of the lots came in contact with any common or custom equipment used on a potato operation that was infected with *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus* unless the inspector has verified that a clean-up and disinfection of the equipment had been completed before the use of the equipment on the crops.

**(3) Section 52 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (7):**

(8) After a crop certificate has been issued, an inspector shall, if requested by a certification authority, issue a North American Certified Seed Potato Health Certificate to substantiate the health status of a seed potato lot to which the crop certificate applies.

**9. (1) Subsection 52.1(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**52.1 (1)** A grower shall store each lot in a manner that prevents varietal mixture and mixture with non-certified potatoes.

**(2) Subsection 52.1(4) of the Regulations is replaced by the following:**

(4) A grower shall identify each lot in storage according to the name of the applicable class established in section 47 or the name "Breeder's Selection", as the case may be.

**10. (1) Section 53 of the Regulations and the heading before it are replaced by the following:**

*Seed Potato Tags*

**53. (1)** Subject to subsection (6), an inspector shall provide seed potato tags to a grower for use by the grower in labelling seed potatoes, other than Breeder's Selection seed potatoes, if

- (a) a request from the grower has been received by the inspector in respect of a crop for which a crop certificate was issued; and
- (b) a sample of the lot or growing crop for which the seed potato tags are provided, except for Pre-Elite, Elite I and Certified classes, has been subjected to laboratory tests and not found positive for the presence of *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus*.

(2) A grower who receives seed potato tags shall grade seed potatoes in accordance with section 48 and subsections 48.1(2) to (10).

(3) A grower who receives seed potato tags shall attach them to the containers of seed potatoes that were produced from a crop in respect of which a crop certificate has been issued.

- b) le nombre de plants ou d'hectares acceptés lors de l'inspection;
- c) le numéro de certificat.

(1.2) Dans le cas de pommes de terre de semence d'une classe ou d'une variété donnée, le certificat indique, pour chaque culture :

- a) la classe et la variété des pommes de terre de semence;
- b) le nombre de plants ou d'hectares acceptés lors de l'inspection;
- c) le numéro de certificat.

**(2) L'alinéa 52(6)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

- b) soit si l'un des lots est entré en contact avec de l'équipement commun ou de l'équipement d'un entrepreneur infecté par la *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus* au moment où il a été utilisé pour cultiver la pomme de terre, à moins que l'inspecteur n'ait vérifié que cet équipement a bien été nettoyé et désinfecté avant d'être utilisé pour la culture.

**(3) L'article 52 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (7), de ce qui suit :**

(8) L'inspecteur délivre, à la demande de toute autorité de certification, un certificat attestant de la qualité des pommes de terre de semence certifiées nord-américaines — appelé North American Certified Seed Potato Health Certificate — qui précise l'état de santé d'un lot de pommes de terre de semence pour lequel un certificat de culture a été délivré.

**9. (1) Le paragraphe 52.1(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**52.1 (1)** Le producteur entrepose chaque lot de façon à empêcher le mélange des variétés ainsi que le mélange avec des pommes de terre non certifiées.

**(2) Le paragraphe 52.1(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(4) Le producteur identifie chaque lot entreposé par le nom de la classe applicable visée aux articles 47 ou par le nom pommes de terre Choix du sélectionneur.

**10. (1) L'article 53 du même règlement et l'intertitre le précédant sont remplacés par ce qui suit :**

*Étiquettes de pommes de terre de semence*

**53. (1)** Sous réserve du paragraphe (6), l'inspecteur remet au producteur des étiquettes de pommes de terre de semence pour étiqueter les pommes de terre de semence, autres que les pommes de terres de semence Choix du sélectionneur, si les conditions suivantes sont réunies :

- a) le producteur lui présente une demande à cet effet à l'égard d'une culture pour laquelle un certificat de culture a été délivré;
- b) un échantillon de la culture en terre ou du lot auquel les étiquettes de pommes de terre de semence sont destinées, sauf pour les classes Pré-Elite, Élite I et Certifiée, a été soumis à des essais en laboratoire et reconnu exempt de la *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus*.

(2) Le producteur qui reçoit des étiquettes de pommes de terre de semence classe les pommes de terre de semence conformément à l'article 48 et aux paragraphes 48.1(2) à (10).

(3) Le producteur fixe les étiquettes de pommes de terre de semence qu'il reçoit aux contenants des pommes de terre de semence qui proviennent d'une culture pour laquelle un certificat de culture a été délivré.

(4) If an inspector, on inspection, determines that seed potatoes for which seed potato tags were provided under subsection (1) do not meet the standards or grade size set out in sections 47.11 to 47.8, 48 and 48.1, the inspector shall request the grower to re-grade the seed potatoes, and if the grower refuses to re-grade or cannot re-grade the seed potatoes, the grower shall return the seed potato tags to the inspector.

- (5) Every seed potato tag shall have printed on it
- (a) the class, variety and size of the seed potatoes;
  - (b) the crop certificate number;
  - (c) any additional information that is necessary to meet the requirements of the laws of the country that will be importing the seed potatoes;
  - (d) the date on which the information set out in paragraphs (a) to (c) is printed on the seed potato tag; and
  - (e) the following statements, in French and English:

“THE GROWER declares that the seed potatoes contained in this shipment are from the crop for which a crop certificate was issued bearing the crop certificate number shown on this tag and that they are graded in accordance with section 48 and subsections 48.1(2) to (10) of the *Seeds Regulations*.”

A request for reinspection of the seed potato lot may be made to the Canadian Food Inspection Agency within two working days after receipt of the lot.

#### NOTE

Inspection for the purpose of certification was made either visually or through laboratory testing of samples, or both. Certification does not constitute a warranty, by either the Canadian Food Inspection Agency or the grower, that the seed potatoes meet the applicable standards set out in sections 47.11 to 47.8 of the *Seeds Regulations*.”

“LE PRODUCTEUR déclare que les pommes de terre de semence qui font l’objet de la présente expédition proviennent de la culture certifiée par le un certificat de culture dont le numéro figure sur la présente étiquette et qu’elles ont été classées conformément à l’article 48 et aux paragraphes 48.1(2) à (10) du *Règlement sur les semences*.”

Une demande de réinspection du lot de pommes de terre de semence peut être faite à l’Agence canadienne d’inspection des aliments dans les deux jours ouvrables suivant la réception du lot.

#### REMARQUE

L’inspection en vue de la certification a été effectuée soit visuellement, soit au moyen d’essais de laboratoire sur des échantillons, soit par les deux moyens. La certification ne constitue pas une garantie, de la part de l’Agence canadienne d’inspection des aliments ou du producteur, que les pommes de terre de semence satisfont aux normes applicables énoncées aux articles 47.11 à 47.8 du *Règlement sur les semences*.”

(6) An inspector shall not provide seed potato tags to a grower in respect of a lot of Pre-Elite, Elite I or Elite II class of seed potatoes if the grower was not granted a crop certificate in each of the previous three years due to the presence of *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus* in a field, in storage or on equipment of that grower.

**11. (1) Subsections 54(2) and (3) of the Regulations are replaced by the following:**

(4) Si l’inspecteur conclut que les pommes de terre de semence pour lesquelles des étiquettes ont été remises conformément au paragraphe (1) ne satisfont pas aux normes ou aux exigences de calibre prévues aux articles 47.11 à 47.8, 48 et 48.1, il demande au producteur de reclasser les pommes de terre de semence; celui-ci doit lui retourner les étiquettes de pommes de terre de semence s’il refuse de les reclasser ou est incapable de le faire.

- (5) Chaque étiquette de pommes de terre de semence porte les renseignements suivants :
- a) la classe, la variété et le calibre des pommes de terre de semence;
  - b) le numéro du certificat de culture;
  - c) tout autre renseignement exigé par les lois du pays importateur;
  - d) la date à laquelle les renseignements visés aux alinéas a) à c) sont portés sur l’étiquette;
  - e) les mentions suivantes, en français et en anglais :

« LE PRODUCTEUR déclare que les pommes de terre de semence qui font l’objet de la présente expédition proviennent de la culture certifiée par le un certificat de culture dont le numéro figure sur la présente étiquette et qu’elles ont été classées conformément à l’article 48 et aux paragraphes 48.1(2) à (10) du *Règlement sur les semences*.”

Une demande de réinspection du lot de pommes de terre de semence peut être faite à l’Agence canadienne d’inspection des aliments dans les deux jours ouvrables suivant la réception du lot.

#### REMARQUE

L’inspection en vue de la certification a été effectuée soit visuellement, soit au moyen d’essais de laboratoire sur des échantillons, soit par les deux moyens. La certification ne constitue pas une garantie, de la part de l’Agence canadienne d’inspection des aliments ou du producteur, que les pommes de terre de semence satisfont aux normes applicables énoncées aux articles 47.11 à 47.8 du *Règlement sur les semences*.”

THE GROWER declares that the seed potatoes contained in this shipment are from the crop for which a crop certificate was issued bearing the crop certificate number shown on this tag and that they are graded in accordance with section 48 and subsections 48.1(2) to (10) of the *Seeds Regulations*.”

A request for reinspection of the seed potato lot may be made to the Canadian Food Inspection Agency within two working days after receipt of the lot.

#### NOTE

Inspection for the purpose of certification was made either visually or through laboratory testing of samples, or both. Certification does not constitute a warranty, by either the Canadian Food Inspection Agency or the grower, that the seed potatoes meet the applicable standards set out in sections 47.11 to 47.8 of the *Seeds Regulations*.”

(6) L’inspecteur ne remet pas d’étiquettes de pommes de terre de semence à l’égard d’un lot de pommes de terre de semence des classes Pré-Élite, Élite I ou Élite II au producteur qui n’a pas obtenu de certificat de culture au cours de chacune des trois années précédentes en raison de la présence de la *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus* dans un de ses champs ou entrepôts ou sur son équipement.

**11. (1) Les paragraphes 54(2) et (3) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

(2) A seed potato tag shall be attached to each container referred to in subsection (1).

(3) Seed potatoes other than Nuclear Stock seed potatoes may be packaged in containers that contain less than 20 kg if an inspector issues a permit to that effect.

**(2) Section 54 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (4):**

(5) Nuclear Stock seed potatoes may be packaged in containers that contain less than 20 kg if an inspector's certificate certifying that the seed potatoes are Nuclear Stock seed potatoes or a seed potato tag has been provided in respect of the seed potatoes.

**12. (1) The portion of subsection 55(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**55.** (1) Seed potatoes, other than Nuclear Stock seed potatoes, that were packaged in accordance with section 54 may be repackaged if the containers used for repackaging are new and, in the case of containers that contain less than 20 kg, if

**(2) Subparagraph 55(1)(b)(ii) of the Regulations is replaced by the following:**

(ii) the size of the seed potatoes and, in the case of seed potatoes other than Breeder's Selection seed potatoes, the class and variety of the seed potatoes, and

**(3) Paragraph 55(1)(c) of the Regulations is replaced by the following:**

(c) in the case of seed potatoes other than Breeder's Selection seed potatoes, the person repackaging the seed potatoes returns to the inspector who has issued the permit referred to in paragraph (a) the seed potato tags that were attached to the original containers or the record of bulk movement that accompanied the original shipment.

**13. The heading before section 56 of the Regulations is replaced by the following:**

*Record of Bulk Movement*

**14. (1) Subsections 56(1) to (5) of the Regulations are replaced by the following:**

**56.** (1) Subject to subsection (9), an inspector shall provide a record of bulk movement to a grower in respect of seed potatoes, other than Breeder's Selection seed potatoes, before they are shipped in bulk if

(a) a request from the grower has been received by the inspector in respect of a crop for which a crop certificate was issued; and

(b) a sample of the lot or growing crop for which the record of bulk movement is to be provided, except for Pre-Elite, Elite I and Certified classes, has been subjected to laboratory tests and not found positive for the presence of *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus*.

(2) A grower who receives a record of bulk movement shall grade the seed potatoes referred to in subsection (1) in accordance with section 48 and subsections 48.1(2) to (10).

(3) A grower who receives a record of bulk movement shall clean and disinfect the equipment to be used in the handling and shipping in bulk of the seed potatoes before that handling and shipping.

(2) Chaque contenant visé au paragraphe (1) doit porter une étiquette de pommes de terre de semence.

(3) Les pommes de terre de semence, autres que les pommes de terres de semence Matériel nucléaire, peuvent être emballées dans des contenants d'une capacité de moins de 20 kg si l'inspecteur délivre un permis à cet effet.

**(2) L'article 54 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (4), de ce qui suit :**

(5) Les pommes de terre de semence Matériel nucléaire peuvent être emballées dans des contenants d'une capacité de moins de 20 kg si le certificat d'un inspecteur indique qu'elles sont des pommes de terre de semence Matériel nucléaire ou s'il a été délivré une étiquette de pommes de terre de semence au même effet.

**12. (1) Le passage du paragraphe 55(1) précédant l'alinéa a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**55.** (1) Les pommes de terre de semence, autres que les pommes de terre de semence Matériel nucléaire, qui ont été emballées conformément à l'article 54 peuvent être réemballées si les contenants utilisés à cette fin sont neufs et, dans le cas des contenants d'une capacité de moins de 20 kg, si les conditions suivantes sont réunies :

**(2) Le sous-alinéa 55(1)(b)(ii) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(ii) le calibre des pommes de terre de semence et, sauf dans le cas de pommes de terre de semence Choix du sélectionneur, leur classe et leur variété,

**(3) L'alinéa 55(1)(c) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

c) sauf dans le cas de pommes de terre de semence Choix du sélectionneur, la personne qui réemballe les pommes de terre de semence retourne à l'inspecteur qui a délivré le permis visé à l'alinéa a) les étiquettes de pommes de terre de semence qui étaient fixées aux contenants originaux ou le dossier de transport en vrac qui accompagnait l'expédition originale.

**13. L'intertitre précédant l'article 56 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

*Dossier de transport en vrac*

**14. (1) Les paragraphes 56(1) à (5) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

**56.** (1) Sous réserve du paragraphe (9), l'inspecteur remet au producteur avant l'expédition en vrac un dossier de transport en vrac à l'égard des pommes de terre de semence, autres que les pommes de terre de semence Choix du sélectionneur, si les conditions suivantes sont réunies :

a) le producteur lui présente une demande à cet effet à l'égard d'une culture pour laquelle un certificat de culture a été délivré;

b) un échantillon de la culture en terre ou du lot visés par le dossier de transport en vrac, sauf pour les classes Pré-Élite, Élite I et Certifiée, a été soumis à des essais en laboratoire et reconnu exempt de la *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus*.

(2) Le producteur qui reçoit un dossier de transport en vrac classe les pommes de terre de semence visées au paragraphe (1) conformément à l'article 48 et aux paragraphes 48.1(2) à (10).

(3) Le producteur qui reçoit un dossier de transport en vrac doit, au préalable, nettoyer et désinfecter l'équipement qui sera utilisé pour la manutention et l'expédition en vrac des pommes de terre de semence.

(4) No record of bulk movement that accompanies a bulk shipment of seed potatoes is valid unless it has written on it

- (a) the weight, class, variety and size of the seed potatoes;
- (b) the crop certificate number;
- (c) the name of the consignee;
- (d) any additional information that is necessary to meet the requirements of the laws of the country that will be importing the seed potatoes;
- (e) the date on which the information set out in paragraphs (a) to (d) is printed on the record of bulk movement; and
- (f) the following statements, in French and English:

“THE GROWER declares that the seed potatoes contained in this shipment are from the crop for which a crop certificate was issued bearing the crop certificate number shown on this record of bulk movement and that they are graded in accordance with section 48 and subsections 48.1(2) to (10) of the *Seeds Regulations*.”

THE GROWER declares that the vehicle carrying this shipment was disinfected, before loading, with a control product registered under the *Pest Control Products Act* for use against *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus*.

A request for reinspection of the seed potato lot may be made to the Canadian Food Inspection Agency within two working days after receipt of the lot.

#### NOTE

Inspection for the purpose of certification was made either visually or through laboratory testing of samples, or both. Certification does not constitute a warranty, by either the Canadian Food Inspection Agency or the grower, that the seed potatoes meet the applicable standards set out in sections 47.11 to 47.8 of the *Seeds Regulations*.”

“LE PRODUCTEUR déclare que les pommes de terre de semence qui font l’objet de la présente expédition proviennent de la culture certifiée par le certificat de culture dont le numéro figure sur le présent dossier de transport en vrac et qu’elles ont été classées conformément à l’article 48 et aux paragraphes 48.1(2) à (10) du *Règlement sur les semences*.”

LE PRODUCTEUR déclare que le véhicule servant au transport de cette expédition a été désinfecté, avant le chargement, avec un produit antiparasitaire homologué conformément à la *Loi sur les produits antiparasitaires* pour la lutte contre la *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus*.

Une demande de réinspection du lot de pommes de terre de semence peut être faite à l’Agence canadienne d’inspection des aliments dans les deux jours ouvrables suivant la réception du lot.

#### REMARQUE

L’inspection en vue de la certification a été effectuée soit visuellement, soit au moyen d’essais de laboratoire sur des échantillons, soit par les deux moyens. La certification ne constitue pas une garantie, de la part de l’Agence canadienne d’inspection des aliments ou du producteur, que les pommes de terre de semence satisfont aux normes applicables énoncées aux articles 47.11 à 47.8 du *Règlement sur les semences*.”

(5) A record of bulk movement is not transferable.

(4) Le dossier de transport en vrac qui accompagne une expédition en vrac de pommes de terre de semence n’est valide que s’il porte les renseignements suivants :

- a) le poids, la classe, la variété et le calibre des pommes de terre de semence;
- b) le numéro du certificat de culture;
- c) le nom du destinataire;
- d) tout autre renseignement exigé par les lois du pays importateur;
- e) la date de consignation des renseignements visés aux alinéas a) à d) dans le dossier de transport en vrac;
- f) les mentions suivantes, en français et en anglais :

« LE PRODUCTEUR déclare que les pommes de terre de semence qui font l’objet de la présente expédition proviennent de la culture certifiée par le certificat de culture dont le numéro figure sur le présent dossier de transport en vrac et qu’elles ont été classées conformément à l’article 48 et aux paragraphes 48.1(2) à (10) du *Règlement sur les semences*.”

LE PRODUCTEUR déclare que le véhicule servant au transport de cette expédition a été désinfecté, avant le chargement, avec un produit antiparasitaire homologué conformément à la *Loi sur les produits antiparasitaires* pour la lutte contre la *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus*.

Une demande de réinspection du lot de pommes de terre de semence peut être faite à l’Agence canadienne d’inspection des aliments dans les deux jours ouvrables suivant la réception du lot.

#### REMARQUE

L’inspection en vue de la certification a été effectuée soit visuellement, soit au moyen d’essais de laboratoire sur des échantillons, soit par les deux moyens. La certification ne constitue pas une garantie, de la part de l’Agence canadienne d’inspection des aliments ou du producteur, que les pommes de terre de semence satisfont aux normes applicables énoncées aux articles 47.11 à 47.8 du *Règlement sur les semences*.»

THE GROWER declares that the seed potatoes contained in this shipment are from the crop from which a crop certificate was issued bearing the crop certificate number shown on this record of bulk movement and that they are graded in accordance with section 48 and subsections 48.1(2) to (10) of the *Seeds Regulations*.

THE GROWER declares that the vehicle carrying this shipment was disinfected, before loading, with a control product registered under the *Pest Control Products Act* for use against *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus*.

A request for reinspection of the seed potato lot may be made to the Canadian Food Inspection Agency within two working days after receipt of the lot.

#### NOTE

Inspection for the purpose of certification was made either visually or through laboratory testing of samples, or both. Certification does not constitute a warranty, by either the Canadian Food Inspection Agency or the grower, that the seed potatoes meet the applicable standards set out in sections 47.11 to 47.8 of the *Seeds Regulations*.”

(5) Le dossier de transport en vrac n’est pas transférable.

**(2) Subsection 56(9) of the Regulations is replaced by the following:**

(9) An inspector shall not provide a record of bulk movement to a grower in respect of a lot of Pre-Elite, Elite I or Elite II class of seed potatoes if the grower was not granted a crop certificate in each of the previous three years due to the presence of *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus* in a field, in storage or on equipment of that grower.

**15. Subsection 58(5) of the Regulations is replaced by the following:**

(5) Cut-seed pieces may be transported in bulk if they are accompanied by a record of bulk movement.

**16. (1) Subsection 59(1) of the Regulations is replaced by the following:**

59. (1) Seed potatoes of a variety that has been registered under Part III may be imported for certification if prior authorization to do so has been obtained from the President.

**(2) Paragraph 59(2)(a) of the Regulations is replaced by the following:**

(a) the seed potatoes have been certified in the country from which they are imported and packaged in accordance with the requirements of the recognized certification authority of that country;

**(3) Subsection 59(3) of the Regulations is replaced by the following:**

(3) Seed potatoes that have not been registered under Part III may be imported if prior authorization to do so has been obtained from the President.

**17. Subsection 60.1(4) of the Regulations is replaced by the following:**

(4) If seed potatoes are not graded in accordance with section 48 and do not meet the standards set out in subsections 48.1(2) to (10), the seed potato tags or record of bulk movement that is provided with respect to those potatoes shall be returned to the inspector.

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

*Shipment of Breeder's Selection Seed Potatoes or Non-Registered Varieties*

**19. Subsection 61(1) of the Regulations is replaced by the following:**

61. (1) Breeder's Selection seed potatoes, and seed potatoes of a non-registered variety, for which a crop certificate has been issued may be shipped between farm units within Canada only if a certificate of authorization is issued by the President and a copy of the certificate accompanies the shipment.

**20. The Regulations are amended by adding the following after section 61:**

*Breeder's Selection*

61.1 (1) Certification of Breeder's Selection seed potatoes on a farm unit shall comply with all of the following conditions:

- (a) the parental material has been tested and not found positive for potato spindle tuber viroid;
- (b) a sample of the lot or growing crop has been subjected to laboratory tests and not found positive for the presence of *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus*;

**(2) Le paragraphe 56(9) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(9) L'inspecteur ne remet pas de dossier de transport en vrac à l'égard d'un lot de pommes de terre de semence des classes Pré-Élite, Élite I ou Élite II au producteur qui n'a pas obtenu de certificat de culture au cours de chacune des trois années précédentes en raison de la présence de la *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus* dans un de ses champs ou entrepôts ou sur son équipement.

**15. Le paragraphe 58(5) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(5) Les fragments de pommes de terre peuvent être transportés en vrac s'ils sont accompagnés d'un dossier de transport en vrac.

**16. (1) Le paragraphe 59(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

59. (1) Les pommes de terre de semence d'une variété enregistrée conformément à la partie III peuvent être importées en vue de leur certification si une autorisation a été obtenue au préalable du président.

**(2) L'alinéa 59(2)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

a) les pommes de terre de semence ont été certifiées par le pays exportateur et emballées selon les exigences de l'organisme de certification agréé de ce pays;

**(3) Le paragraphe 59(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(3) Les pommes de terre de semence qui n'ont pas été enregistrées conformément à la Partie III peuvent être importées si une autorisation a été obtenue au préalable du président.

**17. Le paragraphe 60.1(4) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(4) Lorsque des pommes de terre de semence ne sont pas classées conformément à l'article 48 et ne satisfont pas aux normes énoncées aux paragraphes 48.1(2) à (10), les étiquettes de pommes de terre de semence ou le dossier de transport en vrac remis à l'égard de ces pommes de terre doivent être retournés à l'inspecteur.

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

*Expédition de pommes de terre Choix du sélectionneur ou de variétés non enregistrées*

**19. Le paragraphe 61(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

61. (1) Les pommes de terre de semence Choix du sélectionneur et celles d'une variété non enregistrée pour lesquelles un certificat de culture a été délivré peuvent être expédiées d'une unité de production à une autre au Canada, si un certificat d'autorisation a été délivré par le président et qu'une copie de ce certificat accompagne l'expédition.

**20. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 61, de ce qui suit :**

*Choix du sélectionneur*

61.1 (1) Des pommes de terre de semence Choix du sélectionneur d'une unité de production sont certifiées si les conditions suivantes sont remplies :

- a) la souche parentale a été soumise à des essais en laboratoire et reconnue exempte du virus qui occasionne la filiosité des tubercules de la pomme de terre;

- (c) the application for inspection has been completed in accordance with section 49;
- (d) all fees have been paid in accordance with section 62;
- (e) the Breeder's Selection seed potatoes are not grown within 10 m of any class of seed potatoes;
- (f) the Breeder's Selection seed potatoes are inspected at least twice during the growing season; and
- (g) the Breeder's Selection seed potatoes have met the standards set out in subsection 47.7(3) for Foundation seed potatoes.

(2) The movement of Breeder's Selection seed potatoes shall be in containers of 20 kg or less and are otherwise subject to the requirements set out in subsection 54(1).

**21. Section 62 of the Regulations is replaced by the following:**

**62.** (1) The fee that a grower shall pay for an inspection under this Part is the applicable fee provided for in the *Canadian Food Inspection Agency Fees Notice*.

(2) The fee shall be submitted with the form referred to in subsection 49(1).

(3) No portion of a fee referred to in subsection (1) is refundable after an inspector has begun an inspection of a crop in respect of which the fee was paid.

(4) A crop certificate will not be issued for any fields under cultivation by that grower until all applicable fees have been paid.

COMING INTO FORCE

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

[13-1-o]

- b) un échantillon du lot ou de la culture en croissance a été soumis à des essais en laboratoire et reconnu exempt de la *Clavibacter michiganensis* subsp. *sepedonicus*;
- c) la demande d'inspection a été présentée conformément à l'article 49;
- d) les droits prévus à l'article 62 ont été payés;
- e) les pommes de terre sont cultivées à au moins 10 m de toute autre classe de pommes de terre de semence;
- f) elles sont inspectées au moins deux fois au cours de la saison de croissance;
- g) il a été déterminé qu'elles répondaient aux normes établies au paragraphe 47.7(3) pour les pommes de terre de semence Fondation.

(2) Les pommes de terre de semence Choix du sélectionneur doivent être transportées dans des contenants d'au moins 20 kg conformes aux exigences établies au paragraphe 54(1).

**21. L'article 62 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**62.** (1) Les droits que doit payer le producteur pour les inspections effectuées par l'inspecteur aux termes de la présente partie sont ceux prévus dans l'*Avis sur les prix de l'Agence canadienne d'inspection des aliments*.

(2) Ces droits doivent être remis avec le formulaire mentionné au paragraphe 49(1).

(3) Ils ne sont pas remboursables, ni en totalité ni en partie, après que l'inspecteur a commencé l'inspection.

(4) Le certificat de culture pour un champ ou une unité de production cultivés par un producteur ne peut être délivré tant que les droits applicables n'ont pas été payés.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[13-1-o]

## On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations

### Statutory Authority

*Canadian Environmental Protection Act, 1999*

### Sponsoring Department

Department of the Environment

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

The proposed *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* (hereinafter referred to as “the proposed Regulations”) introduce more stringent national emission standards for on-road vehicles and engines and a new regulatory framework under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA, 1999). The proposed Regulations for controlling emissions from on-road vehicles and engines will come into effect on September 1, 2003.

Since 1971, progressively more stringent emission standards have been promulgated for on-road vehicles under the *Motor Vehicle Safety Act*, which is administered by Transport Canada. On March 31, 2000, the legislative authority for controlling on-road vehicle emissions was transferred from the *Motor Vehicle Safety Act* to Environment Canada under the provisions of Part 7, Division 5, of CEPA, 1999. The proposed Regulations will therefore replace the emission Regulations previously adopted under the *Motor Vehicle Safety Act*.

The proposed Regulations continue the past approach of aligning with the federal emission standards of the U.S. Environmental Protection Agency (EPA), which are generally recognized as the most stringent national emission standards in the world. This approach provides Canadians with significant emission reductions from on-road vehicles and engines at a low additional cost. For most vehicle classes and on a per-vehicle basis, the targeted standards represent an average reduction in the allowable levels of smog-forming emissions of about 90 percent relative to current regulated limits.

The combustion of fuels to power vehicles and engines contributes significantly to air pollution, which has major adverse impacts on the environment and on the health of Canadians. The proposed Regulations will reduce emissions of volatile organic compounds (VOCs), carbon monoxide (CO), oxides of nitrogen (NOx), particulate matter (PM) and of certain air pollutants that have been listed as “toxic substances” in Schedule 1 to CEPA, 1999 (i.e., benzene, 1,3-butadiene, acetaldehyde, acrolein and respirable particulate matter less than or equal to 10 micrometers or “PM<sub>10</sub>”) from on-road vehicles and engines and will thereby protect our environment and health. The proposed Regulations will also reduce emission of formaldehyde, a substance proposed for addition to that Schedule.

## Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs

### Fondement législatif

*Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*

### Ministère responsable

Ministère de l'Environnement

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

#### Description

Le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* proposé (ci-après désigné par l'expression « le projet de règlement ») instaure des normes nationales d'émissions plus rigoureuses pour les véhicules routiers et leurs moteurs ainsi qu'un nouveau cadre de réglementation en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)]. Le projet de règlement pour le contrôle des émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2003.

Depuis 1971, des normes toujours plus exigeantes ont été promulguées concernant les émissions des véhicules routiers sous la *Loi sur la sécurité automobile*, administrée par Transport Canada. Le 31 mars 2000, l'autorité législative responsable du contrôle des émissions des véhicules routiers a été transférée de la *Loi sur la sécurité automobile* à Environment Canada en vertu des dispositions de la section 5, partie 7, de la LCPE (1999). Le projet de règlement remplacera donc le règlement sur les émissions antérieurement adopté dans le cadre de la *Loi sur la sécurité automobile*.

Le projet de règlement poursuit la démarche antérieure consistant à s'aligner sur les normes fédérales d'émissions de la Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis généralement reconnues comme les normes nationales d'émissions les plus rigoureuses au monde. Cette approche assure aux Canadiens une réduction importante des émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs à peu de frais supplémentaires. Pour la majorité des classes de véhicules, en moyenne par véhicule, les normes visées représentent une réduction des niveaux acceptables d'émissions génératrices de smog d'environ 90 p. 100 relativement aux limites réglementées actuelles.

La combustion de carburants, qui fait fonctionner les véhicules et les moteurs, participe à la pollution de façon importante, ce qui a un effet néfaste sur l'environnement et sur la santé des Canadiens. Le projet de règlement réduira les émissions de composés organiques volatils (COV), de monoxyde de carbone (CO), d'oxydes d'azote (NOx), de particules (PM) et certains polluants atmosphériques qui sont sur la « Liste des substances toxiques » de l'annexe 1 de la LCPE (1999) [par exemple, le benzène, le butadiène-1,3, l'acétaldéhyde, l'acroléine et des particules inhalables de 10 microns ou moins (PM<sub>10</sub>)] émanant des véhicules routiers et des moteurs, et protégera ainsi notre environnement et notre santé. Le projet de règlement réduira aussi les émissions de formaldéhyde, une substance dont l'ajout à l'annexe 1 a été suggéré.

The proposed Regulations apply to persons in the business of manufacturing, distributing or importing on-road vehicles and engines for sale in Canada. They also set requirements for on-road vehicles and engines being imported by individuals.

#### Contribution of On-Road Vehicles to Air Pollution in Canada

The use of on-road vehicles is a large contributor of various air pollutants, including VOCs, NO<sub>x</sub>, PM, CO and sulphur oxides (SO<sub>x</sub>), which are collectively referred to as Criteria Air Contaminants (CACs). Table 1 summarizes the mass and percentage contribution of on-road vehicles to the 1995 national emissions inventory of those pollutants.

**Table 1 — On-Road Vehicle Contribution of Criteria Air Contaminants (1995)**

	Mass Contribution (kilotonnes)	Percentage Contribution to National Inventory <sup>1</sup>
NO <sub>x</sub>	787	35.0
VOCs	564	21.4
CO	5 427	54.1
PM	42	4.3
SO <sub>x</sub>	51	1.9

<sup>1</sup> Relative to all sources excluding open sources (e.g., prescribed burning, dust from paved/unpaved roads).

As the table indicates, on-road vehicles are major contributors of NO<sub>x</sub> and VOC emissions into the ambient air. Both NO<sub>x</sub> and VOCs are involved in a series of complex reactions that result in the formation of ground-level ozone, which is a respiratory irritant and one of the major components of smog. Smog is a noxious mixture of air pollutants, consisting primarily of ground-level ozone and PM, that can often be seen as a haze over urban centres. While on-road vehicles remain major contributors of CO on a percentage basis (i.e., 54 percent), their overall emissions have been considerably reduced as a result of progressively more stringent emission standards such that ambient concentrations of CO are generally well below applicable air quality objectives.

On-road vehicles also emit substances that have been determined to be toxic under CEPA, 1999. Respirable particulate matter less than or equal to 10 micrometers (PM<sub>10</sub>), benzene, 1,3-butadiene, acetaldehyde and acrolein are on CEPA's List of Toxic Substances (i.e., Schedule 1), and it has been proposed that formaldehyde be added to the list. These compounds, with the exception of PM<sub>10</sub>, are species of hydrocarbons that are emitted as a result of incomplete combustion and on-road vehicles have been identified as large contributors to their release into the ambient air. Formaldehyde, acetaldehyde and 1,3-butadiene, in addition to their direct harmful effects on human health, play a role along with other reactive VOCs in the formation of ground-level ozone.

#### Policy Framework

Health studies estimate that air pollution contributes to more than 5 000 premature deaths in Canada each year, as well as to numerous health-related problems, including cardio-vascular ailments and respiratory distress, which result in increased emergency hospital visits and hospital admissions for Canadians. The effects of vehicle emissions and its contribution to smog is of particular concern in urban areas, since these areas have the highest population of both vehicles and persons exposed to air pollution.

Le projet de règlement s'adresse aux personnes œuvrant dans le domaine de la fabrication, la distribution et l'importation de véhicules routiers et de moteurs pour la vente au Canada. Il établit aussi les exigences visant les véhicules routiers et les moteurs importés par des particuliers.

#### Contribution des véhicules routiers à la pollution atmosphérique au Canada

L'utilisation de véhicules routiers contribue largement à l'apport des divers polluants atmosphériques, dont les COV, les NO<sub>x</sub>, les PM, le CO et les oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>), appelés collectivement les principaux contaminants atmosphériques (PCA). Le tableau 1 résume les apports en masse et en pourcentage des véhicules routiers à l'inventaire national de 1995 des émissions de ces polluants.

**Tableau 1 — Apport des principaux contaminants atmosphériques des véhicules routiers (1995)**

	Apport en masse (kilotonnes)	Pourcentage de contribution à l'inventaire national <sup>1</sup>
NO <sub>x</sub>	787	35,0
COV	564	21,4
CO	5 427	54,1
PM	42	4,3
SO <sub>x</sub>	51	1,9

<sup>1</sup> Relatif à toutes les sources, sauf les sources à ciel ouvert (par exemple, le brûlage dirigé, la poussière des routes revêtues et non revêtues).

Comme l'indique le tableau, les véhicules routiers sont des facteurs majeurs d'émissions de NO<sub>x</sub> et de COV dans l'air ambiant. Les NO<sub>x</sub> comme les COV interviennent dans toute une série de réactions complexes qui causent la formation de l'ozone au niveau du sol, un irritant respiratoire et une des plus importantes composantes du smog. Le smog est un mélange nuisible de polluants atmosphériques composé principalement d'ozone au niveau du sol et de PM que l'on peut souvent voir sous forme de brouillard sur les centres urbains. Les véhicules routiers demeurent les pires facteurs de CO en pourcentage (54 p. 100), mais leurs émissions totales ont été considérablement réduites grâce à des normes d'émissions de plus en plus exigeantes, de telle sorte que les concentrations ambiantes de CO sont généralement bien en deçà des objectifs applicables de la qualité de l'air.

Les véhicules routiers émettent aussi des substances qui ont été déclarées toxiques aux termes de la LCPE (1999). Les particules inhalables de 10 micros ou moins (PM<sub>10</sub>), le benzène, le butadiène-1,3, l'acétaldéhyde et l'acroléine sont inscrits à la liste des substances toxiques de la LCPE (annexe 1) et il a été suggéré d'y ajouter le formaldéhyde. Ces composés, à l'exception des PM<sub>10</sub>, sont des espèces d'hydrocarbures émis lors d'une combustion incomplète; les véhicules routiers sont reconnus comme étant d'importants producteurs de ces substances dans l'air ambiant. Le formaldéhyde, l'acétaldéhyde et le butadiène-1,3, en plus d'avoir des effets néfastes directs sur la santé humaine, jouent un rôle avec d'autres COV réactifs dans la formation de l'ozone au niveau du sol.

#### Cadre de politique

D'après des études sur la santé, la pollution atmosphérique joue un rôle dans plus de 5 000 cas de mortalité prématurée au Canada chaque année, ainsi que dans de nombreux cas de problèmes liés à la santé, dont les malaises cardio-vasculaires et la détresse respiratoire. Il en résulte pour les Canadiens une fréquentation accrue des visites à l'urgence et des admissions à l'hôpital. Les effets des émissions des véhicules et leur apport au phénomène du smog sont particulièrement inquiétants dans les zones urbaines puisque ces zones ont à la fois la plus forte concentration de

In recent years, in co-operation with provincial governments, the federal government has been putting in place a comprehensive program to reduce emissions from vehicle and engines. Federal actions to date include the current vehicle emission standards, the existing *Diesel Fuel Regulations*, benzene in gasoline and sulphur in gasoline regulations. Provincial initiatives include: gasoline and diesel fuel Regulations in British Columbia; requirements to reduce Reid vapour pressure during summer months in Ontario, Quebec and the Lower Fraser Mainland (British Columbia); and inspection and maintenance programs in areas of British Columbia and Ontario. While these actions have resulted in significant improvements to the emission performance of on-road vehicles, there is a need to continue taking strong actions to provide a healthier environment.

In the spring of 2000, the Minister of the Environment announced the federal government's integrated clean air strategy and reaffirmed the strategy, on February 19, 2001, by announcing that the Government will invest \$120 million in new measures to accelerate action on clean air. A key component of this strategy is the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels, which was published by the Minister on the February 17, 2001, in the *Canada Gazette*, Part I. The Agenda sets out a series of measures and actions to be developed and implemented over the next decade to reduce emissions from a broad range of vehicles and engines. The proposed Regulations are an important element of the agenda.

The proposed Regulations will fulfill one of Canada's commitments under the Ozone Annex to the 1991 Canada-United States Air Quality Agreement (December 7, 2000) to "develop and implement... emission regulations under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* for new on-road vehicles and engines to align with future U.S. national standards beginning with the 2004 model year, including the U.S. Tier 2 program for new light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles and Phase 1 and Phase 2 programs for new heavy-duty vehicles and engines." Actions under the Ozone Annex will reduce the transboundary flow of ground-level ozone and its precursors (NOx and VOCs) between the United States and Canada and result in health and environmental benefits in both countries.

In June 2000, the Government of Canada, the provinces and the territories, except Quebec, adopted the Canada-Wide Standards for Particulate Matter and Ozone. The Canada-Wide Standards set ambient air quality concentration targets for ground-level ozone and fine particulate matter for the year 2010. The proposed Regulations will contribute to meeting the established targets.

The Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels recognizes that vehicles, engines and fuels must be considered as an integrated system in order to effectively reduce emissions. Low levels of sulphur in both gasoline and diesel fuels are necessary to ensure the effective operation of advanced emission control technologies that will be used to meet the more stringent exhaust emission standards in the proposed Regulations. The *Sulphur in Gasoline Regulations*, published in the *Canada Gazette*, Part II, on June 23, 1999, require sulphur levels in Canadian

véhicules d'une part, et de personnes exposées à la pollution atmosphérique d'autre part.

Ces dernières années, en collaboration avec les gouvernements provinciaux, le gouvernement fédéral a instauré un programme d'ensemble pour réduire les émissions des véhicules et des moteurs. Les initiatives du Gouvernement jusqu'à présent comportaient les normes actuelles d'émissions des véhicules, le *Règlement sur le carburant diesel* et les règlements sur le benzène et le soufre dans l'essence. Du côté des initiatives provinciales, il y a des règlements sur l'essence et les carburants en Colombie-Britannique, des exigences de réduction de la pression de vapeur Reid pendant les mois d'été en Ontario, au Québec et dans la partie continentale du bas Fraser (Colombie-Britannique), et les programmes d'inspection et d'entretien dans certaines régions de la Colombie-Britannique et de l'Ontario. Ces interventions ont apporté d'importantes améliorations au rendement des véhicules routiers en ce qui concerne leurs émissions, mais il faut continuer à prendre de vigoureuses mesures pour avoir un environnement plus sain.

Au printemps 2000, le ministre de l'Environnement a annoncé la stratégie intégrée de l'air pur du gouvernement fédéral et a confirmé cette stratégie le 19 février 2001 en annonçant que le Gouvernement investirait 120 millions de dollars dans de nouvelles mesures pour accélérer l'action pour l'assainissement de l'air. L'une des composantes clés de cette stratégie est le Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, publié par le ministre le 17 février 2001, dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Le Programme établit une série de mesures et d'interventions à élaborer et à mettre en œuvre pendant la prochaine décennie pour réduire les émissions d'une grande diversité de véhicules et de moteurs. Le projet de règlement est un élément important du Programme.

Le projet de règlement réalisera un des engagements du Canada en vertu de l'Annexe sur l'ozone de l'Accord de 1991 entre le Canada et les États-Unis d'Amérique sur la qualité de l'air (7 décembre 2000) pour « élaborer et mettre en œuvre [...] le règlement sur les émissions dans le cadre de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* afin que les véhicules routiers et leurs moteurs nouveaux s'alignent avec les futures normes nationales des É.-U., en commençant avec les modèles de l'année 2004, y compris le nouveau programme de la catégorie 2 des É.-U. pour les nouveaux véhicules légers, les camionnettes légères et les véhicules moyens à passagers, ainsi que les programmes de phase 1 et de phase 2 pour les véhicules lourds et les moteurs à véhicules lourds nouveaux ». Les initiatives faites en vertu de l'Annexe sur l'ozone permettront de réduire le flux transfrontalier de l'ozone au niveau du sol et de ses précurseurs (NOx et COV) entre les États-Unis et le Canada, à l'avantage de la santé et de l'environnement dans les deux pays.

En juin 2000, le gouvernement du Canada, les provinces et les territoires, sauf le Québec, ont adopté les standards pancanadiens relatifs aux particules et à l'ozone. Les standards pancanadiens établissent des objectifs pour l'an 2010 concernant les concentrations d'ozone au niveau du sol et de matières particulaires fines pour une meilleure qualité de l'air ambiant. Le projet de règlement verra à ce que les objectifs établis soient atteints.

Le Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants reconnaît que les véhicules, les moteurs et les carburants doivent être considérés comme un système intégré pour qu'il soit possible de réduire efficacement les émissions. Il est nécessaire d'abaisser les niveaux de soufre dans l'essence et dans le carburant diesel afin de bien réussir l'application des techniques avancées de contrôle des émissions qui seront utilisées pour atteindre les normes d'émissions d'échappement plus rigoureuses qu'exige le projet de règlement. Le *Règlement*

gasoline to average no more than 30 parts per million (p.p.m.) with a maximum of 80 p.p.m. beginning in 2005. The proposed *Sulphur in Diesel Fuel Regulations* published in the *Canada Gazette*, Part I, on December 22, 2001, will require that sulphur levels in Canadian on-road diesel fuel be reduced to a maximum of 15 p.p.m. by June 2006. Those Regulations will ensure that sulphur levels in Canadian on-road fuels will be consistent with future U.S. levels.

### The Canadian Motor Vehicle Industry

The automotive industry is a key sector of the Canadian economy. It is the biggest contributor to Canada's manufacturing Gross Domestic Product (GDP) and the largest manufacturing employer. In 1999, it accounted for 15 percent of Canadian manufacturing GDP and directly employed 178 000 people. The industry produces light vehicles (including cars, vans, sport utility vehicles and pickup trucks); heavy-duty vehicles (including trucks, transit buses, school buses, intercity buses and military vehicles); and a wide range of parts and systems used in the assembly of such vehicles.

The Canadian light vehicle assembly sector has 14 high-volume assembly plants and in 1999 produced three million vehicles or 19.7 percent of total NAFTA production of such vehicles. It has shipments of \$70.3 billion annually (1999) and exports about 90 percent of production. The light vehicle systems and parts manufacturing industry has more than 550 establishments with shipments of \$33.3 billion and exports about 70 percent of production.

The heavy-duty vehicle sector has 13 relatively low-volume assembly plants producing buses, commercial trucks and truck conversions and produces 61 000 vehicles annually (1999). It has shipments of \$2.9 billion annually (not including bus shipments) and exports 80 to 90 percent of its production. There are no plants in Canada manufacturing heavy-duty engines. All engines for heavy-duty vehicles are imported and the majority are from the United States.

Taken as a whole, including manufacturing plants, vehicle dealerships and aftermarket retailing, the sector employs about 500 000 Canadians. The industry is also the largest in Canada in terms of investment, with new capital expenditures of \$3.2 billion in 1999.

The Canadian automotive manufacturing sector is part of an integrated North American industry, nurtured by the 1965 Canada-United States Auto Pact and now under NAFTA. In 1996, 90 percent of Canadian automotive imports came from either the United States or Mexico while 97 percent of Canadian exports were directed to those two countries. Canada's automotive-related trade has steadily increased largely as a result of this continued integration.

The industry is globally competitive and in 1999 Canada ranked fourth in world vehicle production by volume. Canada maintains an overall automotive trade surplus with the rest of the world. In 1999, Canada exported \$92.8 billion to the United States, the European Union, Mexico and Japan, and imported \$72.1 billion from the same countries. Exports to other countries are increasing.

*sur le soufre dans l'essence* publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, le 23 juin 1999, exige que les niveaux de soufre dans l'essence canadienne ne dépassent pas en moyenne 30 parties par million (p.p.m.) avec un maximum de 80 p.p.m. dès le début de 2005. Le projet de *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel* publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 22 décembre 2001, exigera que les niveaux de soufre dans le carburant diesel routier canadien soient réduits à un maximum de 15 p.p.m. d'ici juin 2006. Ce règlement fera en sorte que les niveaux de soufre dans les carburants routiers canadiens correspondent aux futurs niveaux des États-Unis.

### L'industrie canadienne des véhicules automobiles

L'industrie automobile constitue un secteur clé de l'économie canadienne. Elle est la plus importante contributrice du produit intérieur brut (PIB) du secteur manufacturier et le plus important employeur manufacturier. En 1999, elle représentait 15 p.100 du PIB manufacturier et a employé directement 178 000 personnes. L'industrie produit des véhicules légers (voitures, fourgonnettes, véhicules loisir travail et camionnettes), des véhicules utilitaires lourds (camions, autobus urbains, autobus scolaires, autocars et véhicules militaires) et une grande variété de parties et de systèmes utilisés dans l'assemblage de ces véhicules.

Le secteur canadien d'assemblage de véhicules légers dispose de 14 usines d'assemblage à haut rendement et a produit en 1999 trois millions de véhicules, soit 19,7 p. 100 de la production totale des véhicules de ce genre dans l'ALÉNA. Les expéditions de ce secteur s'élèvent annuellement (1999) à 70,3 milliards de dollars et environ 90 p. 100 de sa production est destiné à l'exportation. Le secteur de la fabrication des systèmes et des parties pour les véhicules légers compte plus de 550 établissements, quelque 33,3 milliards de dollars d'expéditions et exporte environ 70 p. 100 de sa production.

Le secteur des véhicules lourds dispose de 13 usines d'assemblages à rendement relativement bas qui fabriquent des autobus, des camions utilitaires, des modifications de camions, avec une production annuelle de 61 000 véhicules (1999). Il effectue des expéditions d'une valeur de 2,9 milliards de dollars par année (envois d'autobus non inclus) et exporte de 80 p. 100 à 90 p. 100 de sa production. Au Canada, il n'y a pas d'usine de fabrication de moteurs à véhicules lourds. Tous les moteurs de véhicules lourds sont importés et la majorité proviennent des États-Unis.

Dans son ensemble, avec les usines de fabrication, les concessionnaires d'automobiles et le commerce de détail des pièces de rechange, le secteur emploie environ 500 000 Canadiens. Cette industrie est aussi la plus importante en ce qui concerne l'investissement, les nouvelles dépenses en capital totalisant 3,2 milliards de dollars en 1999.

Le secteur de l'industrie de l'automobile canadienne fait partie d'une industrie nord-américaine intégrée, soutenue par le Pacte de l'automobile Canada-États-Unis de 1965, et aujourd'hui en vertu de l'ALÉNA. En 1996, 90 p. 100 des importations canadiennes de véhicules provenaient des États-Unis ou du Mexique, alors que 97 p. 100 des exportations canadiennes étaient dirigées vers ces deux mêmes pays. Le commerce canadien relié à l'automobile s'est constamment accru de façon importante grâce à son intégration soutenue.

L'industrie automobile est compétitive dans son ensemble et, en 1999, le Canada s'est classé quatrième dans le monde pour la production de véhicules en volume. Le Canada conserve un excédent budgétaire dans l'ensemble de l'industrie de l'automobile en rapport avec le reste du monde. En 1999, le Canada a exporté pour une valeur de 92,8 milliards de dollars aux États-Unis, dans l'Union européenne, au Mexique et au Japon; il a importé pour une valeur de 72,1 milliards de dollars de ces mêmes pays. Les exportations vers les autres pays sont en croissance.

There are approximately 30 000 new on-road motorcycles sold annually in Canada, all manufactured in other countries. Some are manufactured in the United States, and large numbers are imported from Japan and Europe. Most motorcycle models are marketed in both Canada and the United States.

Canadian automotive production plays a major role in North American production. The Canadian vehicle market is similar to but separate from that of the United States and represents 8 per cent of new vehicle sales in the two markets.

### Harmonization

The EPA has led the world in establishing stringent national programs to control emissions from on-road vehicles and engines. Since 1988, Canada has aligned its national vehicle emission requirements with the EPA. This has been accomplished through a combination of regulations and memoranda of understanding with vehicle and engine manufacturers. Since Canadian/U.S. automotive manufacturing is highly integrated, harmonized vehicle emission standards have provided Canadians with major improvements in emission control at a low additional cost.

The emission certification process for on-road vehicles and engines is complex and requires significant resources on the part of manufacturers and the Government. Aligning Canada's emission standards and test procedures with those of the United States allows Canada to benefit from the EPA's emission certification program and results in significant cost savings for Canadian companies, the federal government and Canadian consumers.

In 1996, Industry Canada prepared a report entitled "The Socio-Economic Impacts of Adopting Tighter Motor Vehicle Emission Standards and Fuel Requirements" for the Canadian Council of Ministers of the Environment's Task Force on Cleaner Vehicles and Fuels. This report states:

"It is extremely important to understand the relationship between a "harmonization with the U.S." scenario and a "disharmony" scenario. As a result of tighter requirements for enhanced vehicle emissions equipment in the United States, the costs of manufacturing new vehicles and their market price will increase in Canada. The production cost and price increase could be expected to be proportional on both sides of the border and will occur irrespective of actions taken in Canada. Harmonization with U.S. standards represents the least-cost alternative for Canada. If standards are established in Canada independent of changes in the United States, automobile manufacturers would be faced with relatively higher manufacturing costs to produce unique vehicles for the Canadian market. The costs of disharmony would arise from the disintegration of the North American automotive market that has developed since the signing of the Canada/U.S. Auto Pact 30 years ago. These costs fall into four categories: design and testing of specific models; plant logistics and scheduling; marketing and sales; and servicing. The higher costs would likely be passed on to consumers in the form of higher prices."

Chaque année, près de 30 000 nouvelles motocyclettes routières sont vendues au Canada, toutes fabriquées dans d'autres pays. Certaines sont fabriquées aux États-Unis, et une bonne quantité est importée du Japon et de l'Europe. La plupart des modèles sont présents sur le marché, tant au Canada qu'aux États-Unis.

La fabrication des produits automobiles canadiens joue un grand rôle dans l'industrie nord-américaine. Le marché canadien des véhicules est semblable à celui des États-Unis, mais il en est séparé, et il représente 8 p. 100 des ventes de nouveaux véhicules des deux marchés.

### Harmonisation

L'EPA a montré le chemin au reste du monde en matière d'établissement de programmes nationaux rigoureux de contrôle des émissions des véhicules routiers et des moteurs. Depuis 1988, le Canada a aligné ses exigences nationales de contrôle des émissions des véhicules sur celles de l'EPA. La mise en œuvre a été effectuée grâce à une combinaison de règlements et de protocoles d'entente avec les fabricants de véhicules et de moteurs. Étant donné que les industries des produits de l'automobile du Canada et des États-Unis sont très intégrées, des normes d'émissions des véhicules harmonisées ont apporté aux Canadiens des améliorations majeures dans le contrôle des émissions, à un coût supplémentaire minime.

Le processus d'homologation des émissions pour les véhicules routiers et les moteurs est complexe et nécessite d'importantes ressources de la part des fabricants et du Gouvernement. L'alignement des normes d'émissions et des méthodes d'essais canadiennes avec celles des États-Unis permet au Canada de tirer avantage du programme d'homologation des émissions de l'EPA et se traduit par une importante économie pour les entreprises canadiennes, le gouvernement fédéral et les consommateurs canadiens.

En 1996, Industrie Canada a préparé un rapport intitulé « The Socio-Economic Impacts of Adopting Tighter Motor Vehicle Emission Standards and Fuel Requirements » pour le Groupe d'étude sur les véhicules et les carburants moins polluants du Conseil canadien des ministres de l'environnement. Le rapport stipule ceci :

« Il est extrêmement important de comprendre la différence qu'il y a entre le scénario d'une « harmonisation avec les É.-U. » et celui d'un « manque d'harmonie ». Comme résultat des exigences rigoureuses pour améliorer les dispositifs d'émissions des véhicules aux États-Unis, le coût de fabrication des nouveaux véhicules et leur prix sur le marché augmentera au Canada. L'augmentation du coût de production pourrait vraisemblablement être proportionnel des deux côtés de la frontière et se produira sans tenir compte des initiatives prises au Canada. L'harmonisation avec les normes des É.-U. représente la solution la moins coûteuse pour le Canada. Si les normes étaient établies au Canada indépendamment des changements effectués aux États-Unis, les manufacturiers de l'automobile auraient à faire face à des coûts de production relativement plus élevés pour fabriquer les véhicules adaptés au marché Canadien. Le coût de l'absence d'harmonie surviendrait dans la désintégration de ce marché de l'automobile nord-américain qui s'est développé depuis la signature du Pacte Canada-États-Unis de l'automobile il y a 30 ans. Et le coût serait réparti en quatre catégories : la conception et la vérification des modèles spéciaux; la logistique et la programmation des usines; la mise en marché et les ventes; le service. Le coût le plus élevé serait vraisemblablement passé aux consommateurs sous la forme de hausse de prix. »

### A New Regulatory Framework under CEPA, 1999

As noted earlier, the legislative authority for controlling on-road vehicle emissions was transferred from the *Motor Vehicle Safety Act* to CEPA, 1999 effective March 31, 2000. Part 7, Division 5 of CEPA, 1999 is based on the legislative scheme set out in the *Motor Vehicle Safety Act*. The proposed Regulations establish a regulatory framework for on-road vehicle and engine emissions standards under CEPA, 1999 that have administrative provisions similar to those of the *Motor Vehicle Safety Regulations*. This is designed to make the transition straightforward for the regulated industry. The following sections summarize the proposed new regulatory framework under CEPA, 1999.

#### National Emissions Mark

The legislative scheme for establishing emission standards for vehicles and engines under Part 7, Division 5 of CEPA, 1999 is largely based on the use and conditions for use of a national emissions mark. CEPA, 1999 prohibits a company from applying a national emissions mark to a vehicle or engine unless it complies with the applicable standards set out in the Regulations. The proposed Regulations establish the national emissions mark and set out the manner of obtaining the Minister's authorization to use it. Companies are given the flexibility of affixing the mark on or adjacent to either the U.S. emission control information label or the statement of compliance label required under the *Motor Vehicle Safety Regulations*.

#### Prescribed Classes of Vehicles and Engines

The proposed Regulations specify the classes of on-road vehicles and engines that are subject to the emission requirements. These classes are aligned with corresponding EPA rules. The prescribed classes are "light-duty vehicles," "light-duty trucks," "heavy-duty vehicles" and "motorcycles," as in the past. Two new classes, "medium-duty passenger vehicles" and "complete heavy-duty vehicles," are added as part of the proposed regulatory framework. Under the proposed Regulations, heavy-duty engines will be directly regulated for the first time whereas under the *Motor Vehicle Safety Act* these engines were regulated only when installed in heavy-duty vehicles.

The prescribed classes of vehicles and engines are summarized in Table 2. In the proposed Regulations, vehicle classes are defined based on a number of characteristic features, with the primary one being "gross vehicle weight rating" (GVWR), which is the maximum design loaded weight of the vehicle.

**Table 2 — Prescribed Classes of Vehicles and Engines**

Class	GVWR, kg (lb.)
Motorcycle	≤ 793 kg (1 749)
Light-Duty Vehicle	≤ 3 856 (8 500)
Light-Duty Truck	≤ 3 856 (8 500)
light light-duty truck	≤ 2 722 (6 000)
heavy light-duty truck	2 722-3 856 (6 000-8 500)
Medium-Duty Passenger Vehicle	3 856-4 536 (8 500-10 000)

### Un nouveau cadre de réglementation aux termes de la LCPE (1999)

Tel qu'il est mentionné ci-dessus, l'autorité législative pour le contrôle des émissions des véhicules routiers a été transférée de la *Loi sur la sécurité automobile* à la LCPE (1999), transfert qui entraine en vigueur le 31 mars 2000. La partie 7, section 5 de la LCPE (1999) est fondée sur le système législatif mis en place en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*. Le projet de règlement établit un cadre de réglementation pour les normes d'émissions des véhicules routiers et des moteurs aux termes de la LCPE (1999) qui comporte des dispositions administratives semblables à celles du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*. Tout est conçu pour que la transition se fasse sans complication pour l'industrie réglementée. Les sections qui suivent présentent un résumé du nouveau cadre de réglementation proposé en vertu de la LCPE (1999).

#### Marque nationale

Le système législatif pour l'établissement des normes d'émissions des véhicules et des moteurs aux termes de la partie 7, section 5 de la LCPE (1999) est largement fondé sur l'utilisation et les conditions d'utilisation d'une marque nationale. La LCPE (1999) interdit à une entreprise d'apposer une marque nationale à un véhicule à moins que ce dernier soit conforme à l'ensemble des normes applicables établies dans le Règlement. Le projet de règlement établit une marque nationale et explique la manière d'obtenir l'autorisation du ministre de l'utiliser. Les entreprises sont libres de poser la marque sur, ou près de, l'étiquette d'information du contrôle des émissions des États-Unis ou l'étiquette de déclaration de conformité exigée aux termes du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*.

#### Classes de véhicules et de moteurs visés par le Règlement

Le projet de règlement précise les classes de véhicules et de moteurs routiers qui font l'objet des exigences sur les émissions. Ces classes sont alignées avec les règles de l'EPA. Les classes visées par le Règlement sont les « véhicules légers », les « camionnettes », les « véhicules lourds » et les « motocyclettes », comme auparavant. Deux nouvelles classes, les « véhicules moyens à passagers » et les « véhicules lourds complets », s'ajoutent comme faisant partie du cadre de réglementation proposé. En vertu du projet de règlement, les moteurs de véhicules lourds seront directement réglementés pour la première fois, alors qu'aux termes de la *Loi sur la sécurité automobile*, ces moteurs n'étaient réglementés qu'une fois installés dans les véhicules lourds.

Les classes de véhicules et de moteurs visées par le projet de règlement sont résumées au tableau 2. Les classes de véhicules sont définies dans le projet de règlement selon un certain nombre de caractéristiques dont la première est le « poids nominal brut du véhicule (PNBV) », qui est le poids de charge technique maximal d'un véhicule.

**Tableau 2 — Classes de véhicules et de moteurs visés**

Classe	PNBV, kg (lb)
Motocyclette	≤ 793 kg (1 749)
Véhicule léger	≤ 3 856 (8 500)
Camionnette	≤ 3 856 (8 500)
camionnette légère	≤ 2 722 (6 000)
camionnette lourde	2 722-3 856 (6 000-8 500)
Véhicule moyen à passagers	3 856-4 536 (8 500-10 000)

**Table 2 — Prescribed Classes of Vehicles and Engines — *Continued***

Class	GVWR, kg (lb.)
Complete Heavy-Duty Vehicle (Otto-cycle <sup>1</sup> Only)	3 856-6 350 (8 500-14 000)
Heavy-Duty Vehicle/Heavy-Duty Engine	> 3 856 (8 500)
light heavy-duty engine	< 8 847 (19 500)
medium heavy-duty engine	8 847-14 971 (19 500-33 000)
heavy heavy-duty engine	> 14 971 (33 000)

<sup>1</sup> Otto cycle (i.e., spark ignition) engines are typically powered by gasoline, but other fuels may be used.

The new “medium-duty passenger vehicle” class is designed to subject larger passenger vans and sport utility vehicles (SUVs) to the same set of emission standards as light-duty vehicles instead of the heavy-duty vehicle emission standards. “Complete heavy-duty vehicle” is similarly a new subclass of heavy-duty vehicle that will be subject to standards and testing procedures resembling those for light-duty vehicles. These types of vehicles are newly subjected to chassis-based standards defined in terms of emissions per unit distance (g/km) while heavy-duty engine-based standards are expressed in terms of emissions per unit of work (g/MJ).

The proposed Regulations do not apply to on-road vehicles and engines that are being exported outside of Canada; those that are solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing; or those that are 15 years old or older.

#### Technical Emission Standards

Canada’s current regulated emission standards are specified in the *Regulations Amending the Motor Vehicle Safety Regulations (Vehicle Emissions)* published in the *Canada Gazette*, Part II, Vol. 131, No. 17, August 20, 1997. The following sections summarize the proposed new technical standards for the various classes of vehicles and engines that will be implemented through the proposed Regulations by aligning with updated U.S. emission standards for the 2004 and later model years.

The proposed Regulations set out technical standards for vehicles and engines respecting exhaust, evaporative and crankcase emissions, on-board diagnostics systems and other specifications related to emission control systems. The technical standards correspond to those of the EPA and sections of the U.S. Code of Federal Regulations<sup>2</sup> are incorporated by reference to ensure that the specified standards are identical in both countries. This continues the past approach under the *Motor Vehicle Safety Act*.

The proposed Regulations ensure that vehicles and engines meeting new more stringent exhaust emission standards will begin entering the Canadian market in the 2004 model year and will be phased-in over the 2004 to 2010 model year period. The phase-in schedules vary by standard and by vehicle class and can be summarized as follows: Tier 2 standards for light-duty vehicles and light light-duty trucks (2004-2007); Tier 2 standards for heavy light-duty trucks and medium duty passenger vehicles (2004-2009); Phase 1 standards for heavy-duty engines (2004-2006); and Phase 2 standards for heavy-duty engines (2007-2010).

<sup>2</sup> The U.S. Code of Federal Regulations is available at: [www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx\\_00/40cfr86\\_00.html](http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx_00/40cfr86_00.html).

**Tableau 2 — Classes de véhicules et de moteurs visés (suite)**

Classe	PNBV, kg (lb)
Véhicule lourd complet (moteur à cycle Otto <sup>1</sup> seulement)	3 856-6 350 (8 500-14 000)
Véhicule lourd/moteur à véhicule lourd	> 3 856 (8 500)
moteur à véhicule lourd « léger »	< 8 847 (19 500)
moteur à véhicule lourd « moyen »	8 847-14 971 (19 500-33 000)
moteur à véhicule lourd « lourd »	> 14 971 (33 000)

<sup>1</sup> Les moteurs à cycle Otto (c’est-à-dire allumage par étincelle) fonctionnent habituellement à l’essence, mais d’autres carburants peuvent être utilisés.

La nouvelle classe des « véhicules moyens à passagers » est conçue pour soumettre les fourgonnettes de tourisme plus grandes et les véhicules loisir travail (SUV) au même ensemble de normes d’émissions que les véhicules légers plutôt qu’à l’ensemble de normes des véhicules lourds. Les « véhicules lourds complets » forment aussi une nouvelle sous-classe des véhicules lourds qui sera assujettie aux normes et aux procédures de vérification similaires à celles des véhicules légers. Ces types de véhicules sont nouvellement soumis aux normes fondées sur les châssis définies comme étant des émissions par unité de distance (g/km) alors que les normes pour les moteurs à véhicules lourds sont exprimées en émissions par unité de travail (g/MJ).

Le projet de règlement ne s’applique pas aux véhicules et aux moteurs qui sont exportés du Canada ou qui ne sont conçus que pour des expositions, des démonstrations, des évaluations ou des essais ou qui ont 15 ans et plus.

#### Normes d’émission techniques

Les normes actuelles d’émissions réglementées au Canada sont précisées dans le *Règlement modifiant le Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (Émissions des véhicules)* publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada*, vol. 131, n° 17, le 20 août 1997. Les sections suivantes résument les nouvelles normes techniques, proposées pour les différentes classes de véhicules et de moteurs, qui seront mises en œuvre en vertu du projet de règlement en les alignant avec les normes d’émissions des États-Unis mises à jour pour les modèles de l’année 2004 et après.

Le projet de règlement établit des normes techniques pour les véhicules et les moteurs en ce qui concerne les émissions d’échappement, d’évaporation et du carter, le système de diagnostic intégré et d’autres spécifications liées aux systèmes de contrôle des émissions. Les normes techniques correspondent à celles de l’EPA, et des sections du Code of Federal Regulations<sup>2</sup> des États-Unis sont incorporées en guise de référence pour s’assurer que les normes spécifiées sont identiques dans les deux pays; ces mesures permettent de poursuivre l’approche de la *Loi sur la sécurité des véhicules automobile*.

Grâce au projet de règlement, des véhicules et des moteurs qui respectent les nouvelles normes plus rigoureuses d’émissions d’échappement commenceront à entrer sur le marché canadien dès la période d’arrivée des nouveaux modèles de 2004 et seront instaurées de façon graduelle lors de la sortie des nouveaux modèles de 2004 à 2010. L’échéancier graduel varie selon les normes et les classes de véhicules et se résume de la façon suivante : les normes de la catégorie 2 pour les véhicules légers et pour les camionnettes légères (2004 à 2007); les normes de la catégorie 2 pour les camionnettes lourdes et les véhicules moyens à passagers (2004 à 2009); les normes de la phase 1 pour les moteurs de véhicules lourds (2004 à 2006); les normes de la phase 2 pour les moteurs à véhicules lourds (2007 à 2010).

<sup>2</sup> Le Code of Federal Regulations des États-Unis est disponible à l’adresse suivante : [www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx\\_00/40cfr86\\_00.html](http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx_00/40cfr86_00.html).

During any phase-in period, every model of vehicle or engine that is certified by the EPA and that is sold concurrently in Canada and the United States is required to meet the same standard in Canada as it does in the United States. Canadian vehicles will therefore have progressively improved emission performance without specifying interim phase-in percentages in the proposed Regulations. The final phased-in standards apply to all vehicles and engines sold in Canada in the model year that they apply to 100 percent of a class of vehicles or engines in the United States.

Vehicles and engines are required to comply with emission standards for a defined “full useful life.” The full useful life is specified in years and as accumulated mileage, whichever comes first, and varies depending on the class or subclass of vehicles or engines. Under the proposed Regulations, the full useful life for light-duty vehicles and light light-duty trucks is extended from the current 10 years/160 000 km to 10 years/192 000 km. The full useful life for the new classes of medium-duty passenger vehicles and complete heavy-duty vehicles is established to be 11 years/192 000 km, equivalent to the current requirement for heavy light-duty trucks. The distance component of the full useful life remains the same for heavy-duty vehicles and engines, except for heavy heavy-duty diesel engines where it is extended from 467 000 km to 700 000 km. The time component for all heavy-duty emission standards will remain the same at ten years or be increased from eight years to ten years. In the case of motorcycles, the full useful life remains at up to 5 years/30 000 km.

1. Exhaust Emission Standards

(a) Light-Duty Vehicles, Light-Duty Trucks and Medium-Duty Passenger Vehicles

The new exhaust emission standards using the conventional Federal Test Procedure align with the future U.S. standards, commonly referred to as the U.S. Tier 2 emission standards. Manufacturers certify every vehicle to one of 11 “bins,” each of which contains standards for NOx, non-methane organic gases (NMOG), CO, formaldehyde and PM as presented in Table 3. Formaldehyde and NMOG are newly regulated under the proposed Regulations, although NMOG limits effectively replace previous non-methane hydrocarbon (NMHC) standards. The manufacturers’ choices of bin within which to certify each vehicle is limited by the obligation to comply with the fleet average NOx emissions standards described in the following section.

Durant la période d’introduction graduelle, chaque modèle de véhicule ou de moteur qui est homologué par l’EPA et vendu en même temps au Canada et aux États-Unis doit respecter la même norme au Canada que celle des États-Unis. Ainsi, le rendement des véhicules canadiens en matière d’émissions sera progressivement amélioré, bien que le projet de règlement ne précise pas les pourcentages d’application graduelle. Les normes définitives introduites graduellement s’appliquent à tous les véhicules et à tous les moteurs vendus au Canada durant l’année de modèle où elles s’appliquent à 100 p. 100 à une catégorie de véhicules ou de moteurs aux États-Unis.

Les véhicules et les moteurs doivent respecter les normes d’émissions pour une « durée de vie utile totale » définie. La durée de vie totale est indiquée en années et en kilomètres accumulés, la première échéance atteinte étant retenue, et varie en fonction de la catégorie ou sous-catégorie de véhicules ou de moteurs. Dans le projet de règlement, la durée de vie utile totale des véhicules légers et des camionnettes est prolongée, passant de l’actuel jalon de 10 ans/160 000 km à 10 ans/192 000 km. La durée de vie utile totale pour les nouvelles catégories de véhicules moyens à passagers et de véhicules lourds complets devrait être de 11 ans/192 000 km, soit l’équivalent de l’exigence actuelle pour les camionnettes lourdes. L’élément distance de la durée de vie utile totale demeure le même pour les véhicules lourds et les moteurs, sauf pour les moteurs diesels lourds de véhicules lourds dont la durée est prolongée, passant de 467 000 km à 700 000 km. L’élément temps pour les normes d’émission applicables à tous les véhicules lourds demeurera le même, soit dix ans, ou sera accru, en passant de huit à dix ans. Dans le cas des motocyclettes, la durée de vie totale demeure la même, c’est-à-dire qu’elle peut aller jusqu’à 5 ans/30 000 km.

1. Normes d’émission de gaz d’échappement

a) Véhicules légers, camionnettes et véhicules moyens à passagers

Les nouvelles normes d’émission de gaz d’échappement mesurées selon la Federal Test Procedure conventionnelle s’alignent sur les futures normes américaines communément appelées normes d’émission de catégorie 2 des États-Unis. Les fabricants certifient chaque véhicule comme étant conforme à l’un des 11 « intervalles » qui regroupe les normes pour le NOx, les gaz organiques non méthaniques (GONM), le CO, le formaldéhyde et les PM indiqués dans le tableau 3. Le projet de règlement introduit une réglementation pour le formaldéhyde et le GONM, bien qu’en réalité les limites sur le GONM remplacent les normes antérieures sur les hydrocarbures non méthaniques (HCNM). Le choix du fabricant pour ce qui est de l’intervalle pour chaque véhicule est limité par l’obligation de respecter les normes relatives aux émissions moyennes de NOx pour un parc, décrites dans la section qui suit.

**Table 3 — Light-Duty Vehicle, Light-Duty Truck and Medium-Duty Passenger Vehicle Full Useful Life Exhaust Emission Standards, g/km (g/mile)**

Bin	NOx	NMOG	CO	Formaldehyde	PM
11	0.6 (0.9)	0.174 (0.280)	4.5 (7.3)	0.020 (0.032)	0.075 (0.12)
10	0.4 (0.6)	0.097/0.143 (0.156/0.230)	2.6/4.0 (4.2/6.4)	0.011/0.017 (0.018/0.027)	0.05 (0.08)
9	0.2 (0.3)	0.056/0.112 (0.090/0.180)	2.6 (4.2)	0.011 (0.018)	0.04 (0.06)
8	0.12 (0.20)	0.078/0.097 (0.125/0.156)	2.6 (4.2)	0.011 (0.018)	0.01 (0.02)
7	0.093 (0.15)	0.056 (0.090)	2.6 (4.2)	0.011 (0.018)	0.012 (0.02)
6	0.062 (0.10)	0.056 (0.090)	2.6 (4.2)	0.011 (0.018)	0.006 (0.01)
5	0.04 (0.07)	0.056 (0.090)	2.6 (4.2)	0.011 (0.018)	0.006 (0.01)
4	0.02 (0.04)	0.043 (0.070)	1.3 (2.1)	0.0068 (0.011)	0.006 (0.01)
3	0.02 (0.03)	0.034 (0.055)	1.3 (2.1)	0.0068 (0.011)	0.006 (0.01)
2	0.01 (0.02)	0.0062 (0.010)	1.3 (2.1)	0.002 (0.004)	0.006 (0.01)
1	0.00 (0.00)	0.000 (0.000)	0.0 (0.0)	0.000 (0.000)	0.00 (0.00)

**Tableau 3 — Normes d'émission de gaz d'échappement pour la durée de vie utile totale des véhicules légers, camionnettes et véhicules moyens à passagers, g/km (g/mille)**

Intervalle	NOx	GONM	CO	Formaldéhyde	PM
11	0,6 (0,9)	0,174 (0,280)	4,5 (7,3)	0,020 (0,032)	0,075 (0,12)
10	0,4 (0,6)	0,097/0,143 (0,156/0,230)	2,6/4,0 (4,2/6,4)	0,011/0,017 (0,018/0,027)	0,05 (0,08)
9	0,2 (0,3)	0,056/0,112 (0,090/0,180)	2,6 (4,2)	0,011 (0,018)	0,04 (0,06)
8	0,12 (0,20)	0,078/0,097 (0,125/0,156)	2,6 (4,2)	0,011 (0,018)	0,01 (0,02)
7	0,093 (0,15)	0,056 (0,090)	2,6 (4,2)	0,011 (0,018)	0,012 (0,02)
6	0,062 (0,10)	0,056 (0,090)	2,6 (4,2)	0,011 (0,018)	0,006 (0,01)
5	0,04 (0,07)	0,056 (0,090)	2,6 (4,2)	0,011 (0,018)	0,006 (0,01)
4	0,02 (0,04)	0,043 (0,070)	1,3 (2,1)	0,0068 (0,011)	0,006 (0,01)
3	0,02 (0,03)	0,034 (0,055)	1,3 (2,1)	0,0068 (0,011)	0,006 (0,01)
2	0,01 (0,02)	0,0062 (0,010)	1,3 (2,1)	0,002 (0,004)	0,006 (0,01)
1	0,00 (0,00)	0,000 (0,000)	0,0 (0,0)	0,000 (0,000)	0,00 (0,00)

Bins 9 and 10 are only available during the 2004 to 2006 model years for light-duty vehicles and light light-duty trucks and up to and including 2008 for heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles. Bins 8 through 10 contain additional temporary, less stringent standards for certain pollutants and for certain vehicles. Bin 11 is only for medium-duty passenger vehicles and is available up to and including the 2008 model year. Beginning in the 2009 model year, applicable standards are limited to bins 1 to 8 for all light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles.

#### Fleet Average NOx Emission Standards

The proposed Regulations establish fleet average NOx emission standards for the 2004 and later model years. Each new light-duty vehicle, light-duty truck and medium-duty passenger vehicle is required to be certified to a specific "bin" and vehicle sales from each "bin" are summed to establish a company "fleet average NOx value." A company's fleet average NOx value is determined for each model year.

When the standards are fully phased in in the 2009 model year, there are two compliance options related to a company's fleet average NOx emissions. The first one is the same as in the United States and the second is unique to these proposed Regulations.

*Option 1* — A company's combined fleet of light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles will be subject to a single fleet average NOx emission standard of 0.04 g/km (0.07 g/mile), corresponding to the NOx standard in bin 5. A company can, in any model year, generate NOx emission credits by achieving a fleet average that is better than the standard. These credits can be used in a subsequent model year to offset a fleet average deficit (the fleet average NOx value exceeds the standard). A deficit must be offset no later than the third model year following the year in which it is incurred. NOx emission credits may also be transferred to another company.

The first option contains provisions identical with the United States to promote early introduction of cleaner vehicles or more durable emission control systems. Additional NOx credits can be earned by, for example, certifying vehicles to bins 1 or 2 during

Les intervalles 9 et 10 peuvent être choisis seulement durant les années de modèles 2004 à 2006 pour les véhicules légers et les camionnettes légères et jusqu'à 2008 (inclusivement) pour les camionnettes lourdes et les véhicules moyens à passagers. Les intervalles 8 à 10 regroupent des normes temporaires supplémentaires, moins strictes, pour certains polluants et certains véhicules. L'intervalle 11 peut être choisi seulement pour les véhicules moyens à passagers et pourra être utilisé jusqu'à l'année de modèle 2008 (inclusivement). À partir de l'année de modèle 2009, les normes sont limitées aux intervalles 1 à 8 et s'appliquent à tous les véhicules légers, les camionnettes et les véhicules moyens à passagers.

#### Normes moyennes de NOx pour le parc de véhicules

Le projet de règlement fixe les normes moyennes de NOx applicables au parc de véhicules pour les années de modèles 2004 et ultérieures. Tous les véhicules légers, les camionnettes et les véhicules moyens à passagers nouveaux doivent être certifiés comme étant conformes à un certain « intervalle », et les ventes de véhicules de chaque « intervalle » sont additionnées pour qu'on puisse fixer la « valeur moyenne de NOx pour le parc de véhicules » d'une entreprise. La valeur moyenne de NOx pour le parc d'une entreprise est déterminée pour chaque année de modèle.

Lorsque les normes auront été intégralement adoptées, durant l'année de modèle 2009, il y aura deux options de conformité en ce qui a trait aux émissions de NOx moyennes pour le parc d'une entreprise. La première sera la même que celle en vigueur aux États-Unis, et la seconde sera une option particulière découlant du projet de règlement.

*Option 1* — L'ensemble du parc d'une entreprise comprenant tous les véhicules légers, toutes les camionnettes et tous les véhicules moyens à passagers sera assujéti à une seule norme moyenne de NOx, soit 0,04 g/km (0,07 g/mille), ce qui correspond à la norme de NOx dans l'intervalle 5. Une entreprise peut, durant n'importe quelle année de modèle, générer des points relatifs aux émissions de NOx en atteignant une moyenne meilleure que la norme pour son parc. Ces points pourront être utilisés durant une année de modèle ultérieure pour compenser un déficit dans la moyenne pour un parc (la valeur moyenne de NOx pour le parc est supérieure à la norme). Un déficit devra être compensé au plus tard la troisième année de modèle qui suivra l'année où ce déficit s'est produit. Les points relatifs aux émissions de NOx pourront être transférés à une autre entreprise.

La première option renferme des dispositions identiques à celles des États-Unis, et ce pour inciter les fabricants à offrir tôt des véhicules plus propres ou des systèmes antipollution plus durables. Les fabricants pourront obtenir des points relatifs

the model years 2004 through 2005 or by certifying vehicles to an extended useful life of 15 years/240 000 km.

*Option 2* — Unique to the proposed Regulations, reflecting the fact that Canada is a separate and slightly different market relative to the United States, a company may choose to meet a restricted fleet average NOx standard of 0.062 g/km (0.10 g/mile), corresponding to the NOx standard in bin 6. The restricted standard must be met in a model year without the flexibility for a company to generate or use NOx credits.

During the phase-in period leading up to the final NOx fleet average standard in the 2009 model year, the proposed Regulations specify:

- (a) for light-duty vehicles and light light-duty trucks, a progressively tightening fleet average NOx standard based on the U.S. phase-in for model years 2004 to 2006 culminating in 2007 in the final fleet average standard specified above for 2009 (i.e., 0.04 g/km or 0.07 g/mile);
- (b) for heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles, a progressively tightening fleet average NOx standard based on the U.S. phase-in for model years 2004 to 2008 culminating in the final fleet average in 2009 (i.e. 0.04 g/km or 0.07 g/mile); and
- (c) for any company that sells only the same range of vehicles in Canada and the United States, the company may choose not to meet the specified interim fleet averages standards and thereby not to generate credits for later model years. Nonetheless, each vehicle sold by the company in Canada must comply with the same emission standards as in the United States.

In all cases, the proposed Regulations require companies to report their fleet averages and any emission credits or deficits at the end of each model year.

#### Other Exhaust Emission Standards

The proposed standards include additional standards designed to control exhaust emissions from light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles under modes of operation that are not covered by the conventional Federal Test Procedure, such as:

- aggressive driving (high rates of speed or acceleration) and the use of air conditioning during high ambient temperatures through the supplemental Federal Test Procedures;
- cold weather operation through the cold temperature carbon monoxide emission standard applicable to gasoline-fuelled vehicles;
- highway driving conditions through the Highway NOx emissions standards for light-duty vehicles and light-duty trucks as measured over the Federal Highway Fuel Economy Test; and
- conditions that may be encountered during the types of tests used in inspection and maintenance programs through the Certification Short Test exhaust emission standards for gasoline-fuelled light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles — this standard addresses the compatibility of emission control systems with the types of emission tests used in state or provincial vehicle Inspection and Maintenance programs.

aux émissions de NOx supplémentaires, par exemple, en certifiant les véhicules comme étant conformes aux intervalles 1 ou 2 durant les années de modèle 2004 à 2005 ou en certifiant que les véhicules auront une plus longue durée de vie utile, soit 15 ans/240 000 km.

*Option 2* — Selon une caractéristique propre au projet de règlement, qui reflète le fait que le Canada est un marché distinct et un peu différent de celui des États-Unis, une entreprise pourra choisir de se conformer, pour son parc, à une norme moyenne de NOx avec restrictions, soit 0,062 g/km (0,10 g/mille), ce qui correspond à la norme de NOx de l'intervalle 6. Cette norme devra être respectée au cours d'une année de modèle sans que l'entreprise ait la possibilité de générer ou d'utiliser des points relatifs aux émissions de NOx.

Pour la période d'introduction graduelle qui précédera l'adoption de la norme moyenne de NOx définitive pour un parc durant l'année de modèle 2009, le projet de règlement précise ce qui suit :

- a) pour les véhicules légers et les camionnettes légères, une norme moyenne progressive de NOx pour un parc, en fonction de l'introduction graduelle aux États-Unis pour les années de modèles 2004 à 2006, culminant en 2007 avec la norme moyenne de NOx définitive pour un parc indiquée ci-dessus pour 2009 (c'est-à-dire 0,04 g/km ou 0,07 g/mille);
- b) pour les camionnettes lourdes et les véhicules moyens à passagers, une norme moyenne progressive de NOx pour un parc, en fonction de l'introduction graduelle aux États-Unis pour les années de modèles 2004 à 2008, culminant en 2009 avec la norme moyenne de NOx définitive pour un parc (c'est-à-dire 0,04 g/km ou 0,07 g/mille).
- c) les entreprises qui vendent seulement la même gamme de véhicules au Canada et aux États-Unis pourront choisir de ne pas se conformer aux normes moyennes de parc provisoires indiquées et donc de ne pas générer de points pour les années de modèles ultérieures. Néanmoins, chaque véhicule vendu par l'entreprise au Canada devra se conformer aux mêmes normes que celles qui s'appliquent aux États-Unis.

Dans tous les cas, le projet de règlement exige que les entreprises déclarent leur moyenne de parc ainsi que les points ou les déficits relatifs aux émissions à la fin de chaque année de modèle.

#### Autres normes d'émission de gaz d'échappement

Les normes proposées incluent d'autres normes visant à limiter les émissions de gaz d'échappement des véhicules légers, des camionnettes et des véhicules moyens à passagers selon des modes de fonctionnement non couverts par la Federal Test Procedure conventionnelle, notamment :

- la conduite agressive (haute vitesse ou forte accélération) et l'utilisation de la climatisation en périodes de température élevée, au moyen des Federal Test Procedures supplémentaires;
- l'exploitation par temps froid, au moyen de la norme d'émission de monoxyde de carbone par temps froid qui s'applique aux véhicules à essence;
- la conduite sur les grandes routes, au moyen des normes sur les émissions de NOx sur les autoroutes pour les véhicules légers et les camionnettes, mesurées selon le test sur l'économie de carburant;
- les situations qui peuvent se présenter durant l'exécution des tests des programmes d'inspection et d'entretien, au moyen des normes d'émission de gaz d'échappement du test d'homologation abrégé pour les véhicules légers, les camionnettes et les véhicules moyens à passagers à essence; cette norme concerne la compatibilité des systèmes antipollution avec les

(b) Complete Heavy-Duty Vehicles

The new chassis-based exhaust emission standards and phase-in schedules for complete heavy-duty vehicles are summarized in Table 4.

**Table 4 — Complete Heavy-Duty Vehicle Exhaust Emission Standards, g/km (g/mile)**

	GVWR kg (lb.)	NOx	NMOG/ NMHC	Formaldéhyde	CO	PM
Phase 1 (2005)	3 856-4 536 (8 500-10 000)	0.6 (0.9)	0.174 (0.280) <sup>a</sup>	----	4.5 (7.3)	----
	4 536-6 350 (10 000-14 000)	0.62 (1.0)	0.205 (0.330) <sup>a</sup>	----	5.0 (8.1)	----
Phase 2 (2008-2009)	3 856-4 536 (8 500-10 000)	0.1 (0.2)	0.121 (0.195) <sup>b</sup>	0.020 (0.032)	4.5 (7.3)	0.012 (0.02)
	4 536-6 350 (10 000-14 000)	0.2 (0.4)	0.143 (0.230) <sup>b</sup>	0.025 (0.040)	5.0 (8.1)	0.012 (0.02)

<sup>a</sup> Emission standard specified as NMOG. “Non-methane hydrocarbons” (NMHC) or “total hydrocarbons” (THC) measurements are also accepted.  
<sup>b</sup> Emission standard specified as NMHC.

(c) Heavy-Duty Engines

The new exhaust emission standards and phase-in schedules for diesel heavy-duty engines, other than those used in medium-duty passenger vehicles, are summarized in Table 5.

**Table 5 — Exhaust Emission Standards for Diesel Heavy-Duty Engines, g/MJ (g/bhp-hr)**

	NOx	NMHC	NOx+ NMHC	CO	PM
Phase 1 (2004)	-----	-----	0.89 (2.4) <sup>a</sup>	5.77 (15.5)	0.037 (0.10) <sup>b</sup>
Phase 2 (2007-2010)	0.075 (0.2)	0.052 (0.14)	-----	5.77 (15.5)	0.0037 (0.01)

<sup>a</sup> Emission standard can increase to 0.93 g/MJ (2.5 g/bhp-hr), if NMHC ≤ 0.19 g/MJ (0.5 g/bhp-hr).  
<sup>b</sup> For urban buses, the standard is 0.019 g/MJ (0.05 g/bhp-hr) for certification testing and 0.026 g/MJ (0.07 g/bhp-hr) for in-use testing.

The new exhaust emission standards and phase-in schedules for Otto-cycle heavy-duty engines, other than those used in medium-duty passenger vehicles or complete heavy-duty vehicles, are summarized in Table 6.

**Table 6 — Exhaust Emission Standards for Otto-Cycle Heavy-Duty Engines, g/MJ (g/bhp-hr)**

	GVWR, kg (lb.)	NOx	NMHC	NOx+NMHC	CO	PM
Current (2004)	≤ 6 350 (14 000)	1.49 (4.0)	0.41 (1.1) <sup>a</sup>	-----	5.36 (14.4)	-----
	> 6 350 (14 000)	1.49 (4.0)	0.71 (1.9) <sup>a</sup>	-----	13.8 (37.1)	-----
Phase 1 (2005-2006)	≤ 6 350 (14 000)	-----	-----	0.37 (1.0)	5.36 (14.4)	-----
	> 6 350 (14 000)	-----	-----	0.37 (1.0)	13.8 (37.1)	-----
Phase 2 (2008-2009)	> 3 856 (8 500)	0.075 (0.2)	0.052 (0.14)	-----	5.36 (14.4)	0.0037 (0.01)

<sup>a</sup> Emission standard specified in total hydrocarbons and is for engines fuelled with gasoline or liquefied petroleum gas.

types de tests sur les émissions prévus dans les programmes d’inspection et d’entretien des États ou des provinces.

b) Véhicules lourds complets

Les nouvelles normes sur les émissions de gaz d’échappement basées sur le châssis et les échéanciers d’application progressive pour les véhicules lourds complets sont résumés dans le tableau 4.

**Tableau 4 — Normes sur les émissions de gaz d’échappement pour les véhicules lourds complets, g/km (g/mille)**

	PNBV kg (lb)	NOx	GONM/ HCNM	Formaldéhyde	CO	PM
Phase 1 (2005)	3 856-4 536 (8 500-10 000)	0,6 (0,9)	0,174 (0,280) <sup>a</sup>	----	4,5 (7,3)	----
	4 536-6 350 (10 000-14 000)	0,62 (1,0)	0,205 (0,330) <sup>a</sup>	----	5,0 (8,1)	----
Phase 2 (2008-2009)	3 856-4 536 (8 500-10 000)	0,1 (0,2)	0,121 (0,195) <sup>b</sup>	0,020 (0,032)	4,5 (7,3)	0,012 (0,02)
	4 536-6 350 (10 000-14 000)	0,2 (0,4)	0,143 (0,230) <sup>b</sup>	0,025 (0,040)	5,0 (8,1)	0,012 (0,02)

<sup>a</sup> Norme sur les émissions indiquée en GONM. Les mesures d’« hydrocarbures non méthaniques » (HCNM) ou d’« hydrocarbures totaux » (HT) sont aussi acceptées.  
<sup>b</sup> Norme sur les émissions indiquée en HCNM.

c) Moteurs de véhicules lourds

Les nouvelles normes sur les émissions de gaz d’échappement et les échéanciers d’application progressive pour les moteurs diesels de véhicules lourds autres que ceux qui sont utilisés pour équiper les véhicules moyens à passagers sont résumés dans le tableau 5.

**Tableau 5 — Normes sur les émissions de gaz d’échappement pour les moteurs diesels de véhicules lourds, g/MJ (g/BHP-h)**

	NOx	HCNM	NOx+ HCNM	CO	PM
Phase 1 (2004)	-----	-----	0.89 (2.4) <sup>a</sup>	5.77 (15.5)	0.037 (0.10) <sup>b</sup>
Phase 2 (2007-2010)	0,075 (0,2)	0,052 (0,14)	-----	5,77 (15,5)	0,0037 (0,01)

<sup>a</sup> La norme sur les émissions peut augmenter jusqu’à 0,93 g/MJ (2,5 g/BHP-h), si les HCNM ≤ 0,19 g/MJ (0,5 g/BHP-h).  
<sup>b</sup> Pour les autobus urbains, la norme est 0,019 g/MJ (0,05 g/BHP-h) pour les tests d’homologation et 0,026 g/MJ (0,07 g/BHP-h) pour les tests en service.

Les nouvelles normes sur les émissions de gaz d’échappement et les échéanciers d’application progressive pour les moteurs de véhicules lourds à cycle Otto autres que ceux qui sont utilisés pour équiper les véhicules moyens à passagers ou les véhicules lourds complets sont résumés dans le tableau 6.

**Tableau 6 — Normes sur les émissions de gaz d’échappement pour les moteurs de véhicules lourds à cycle Otto, g/MJ (g/BHP-h)**

	PNBV, kg (lb)	NOx	HCNM	NOx+ HCNM	CO	PM
Normes actuelles (2004)	≤ 6 350 (14 000)	1,49 (4,0)	0,41 (1,1) <sup>a</sup>	-----	5,36 (14,4)	-----
	> 6 350 (14 000)	1,49 (4,0)	0,71 (1,9) <sup>a</sup>	-----	13,8 (37,1)	-----
Phase 1 (2005-2006)	≤ 6 350 (14 000)	-----	-----	0,37 (1,0)	5,36 (14,4)	-----
	> 6 350 (14 000)	-----	-----	0,37 (1,0)	13,8 (37,1)	-----
Phase 2 (2008-2009)	> 3 856 (8 500)	0,075 (0,2)	0,052 (0,14)	-----	5,36 (14,4)	0,0037 (0,01)

<sup>a</sup> La norme sur les émissions indiquée en hydrocarbures totaux s’applique aux moteurs à essence ou au gaz de pétrole liquéfié.

The Phase 1 and 2 programs will retain an engine-based approach for incomplete Otto-cycle vehicles with a GVWR of up to 6 350 kg (14 000 lb.) and all Otto-cycle vehicles with a GVWR above 6 350 kg (14 000 lb.). The Phase 2 Otto-cycle standards for NO<sub>x</sub>, NMHC and PM are identical to the standards for diesel-fuelled vehicles and engines shown in Table 5.

#### Other Exhaust Emission Standards for Heavy-Duty Engines

The proposed Regulations include additional standards designed to control exhaust emissions under modes of operation not covered by the Federal Test Procedure for heavy-duty engines, such as:

- for the opacity of smoke emitted from diesel heavy-duty engines during engine acceleration and lugging modes of operation; and
- beginning in the 2007 model year, a steady-state “Supplemental Emission Test” and, for in-use engines, a “Not-to-Exceed” test procedure both designed to more closely represent the range of real-world driving conditions of diesel heavy-duty vehicles.

#### (d) Motorcycles

The exhaust emission limits for total hydrocarbons and CO from motorcycles are 5.0 g/km (8.0 g/mile) and 12 g/km (19 g/mile), respectively. The proposed Regulations effectively roll these standards over from the *Motor Vehicle Safety Act* to the new regulatory framework under CEPA, 1999. The EPA has initiated a process to develop more stringent emission standards for on-road motorcycles and is considering harmonizing with California standards being brought into force in 2004 and 2008. Environment Canada intends to continue alignment with U.S. federal standards as such changes occur.

## 2. Evaporative Emission Standards

Evaporative emissions are hydrocarbon emissions resulting from the evaporation of fuel and consist of the following main elements: “resting losses,” which are the combination of diurnal emissions that occur as the fuel is heated with the temperature change that occurs over the course of a day and hot soak emissions that occur after a vehicle trip while the vehicle is still warm; “running losses,” which occur while the vehicle is running and result from the heating of fuel; “refuelling losses,” which occur as the fuel vapour in the fuel tank is displaced by the inflow of liquid fuel during the refuelling process; and “fuel spitback,” which occurs when liquid fuel spills from the filler inlet during the refuelling process.

Under the proposed Regulations, vehicles other than diesel heavy-duty vehicles will be required to meet more stringent standards for controlling diurnal and hot soak evaporative emissions after a vehicle trip. These new standards generally represent a 50 percent improvement in the control of these emissions relative to current standards and will be phased in over the 2004 to 2007 model years for light-duty vehicles and light light-duty trucks and over the 2008 to 2009 model years for heavy light-duty trucks, medium-duty passenger vehicles and Otto-cycle heavy-duty vehicles.

The proposed Regulations will introduce new refuelling emission standards for medium-duty passenger vehicles and complete heavy-duty vehicles that are the same as those applicable to heavy

Les programmes des phases 1 et 2 continueront d'appliquer la méthode basée sur le moteur pour les véhicules à cycle Otto incomplets dont le PNBV est d'au plus 6 350 kg (14 000 lb) et tous les véhicules à cycle Otto dont le PNBV est supérieur à 6 350 kg (14 000 lb). Les normes de la phase 2 pour le NO<sub>x</sub>, les HCNM et les PM pour les véhicules à cycle Otto sont identiques à celles qui s'appliquent aux véhicules et moteurs au diesel, indiquées dans le tableau 5.

#### Autres normes sur les émissions de gaz d'échappement pour les moteurs de véhicules lourds

Le projet de règlement inclut d'autres normes visant à limiter les émissions de gaz d'échappement selon des modes de fonctionnement non couverts par la Federal Test Procedure, pour les moteurs de véhicules lourds notamment :

- pour l'opacité de la fumée que dégagent les moteurs diesels de véhicules lourds au moment de l'accélération et lorsqu'on surcharge le moteur;
- à partir de l'année de modèle 2007, un « test sur les émissions supplémentaire » permanent et, pour les moteurs en service, une méthode d'essai « à plafond » qui viseront à mieux représenter la gamme des conditions de conduite réelles pour les véhicules lourds diesels.

#### d) Motocyclettes

Les limites applicables aux émissions de gaz d'échappement pour les hydrocarbures totaux et le CO des motocyclettes sont 5,0 g/km (8,0 g/mille) et 12 g/km (19 g/mille), respectivement. En fait, le projet de règlement reprend ces normes qui figurent dans la *Loi sur la sécurité automobile* pour les inclure dans le nouveau cadre de réglementation de la LCPE (1999). L'EPA a mis sur pied un processus visant à établir des normes sur les émissions plus strictes pour les motocyclettes routières, et elle envisage l'harmonisation avec les normes de la Californie qui seront introduites en 2004 et en 2008. Environnement Canada a l'intention de continuer à aligner les normes sur l'évolution des normes fédérales des États-Unis.

## 2. Normes sur les émissions des gaz d'évaporation

Les émissions de gaz d'évaporation sont des émissions d'hydrocarbures résultant de l'évaporation du carburant; elles sont constituées des principaux éléments suivants : les « pertes à l'arrêt », soit les émissions diurnes produites par le carburant réchauffé par la hausse de la température pendant la journée combinées aux pertes provenant du moteur encore chaud après l'arrêt du véhicule; les « pertes en mouvement » résultant du réchauffement du carburant pendant que le véhicule est en marche; les « pertes au remplissage du réservoir » produites par le déplacement des vapeurs dans le réservoir à carburant par le flux de carburant liquide pendant le remplissage du réservoir; les « pertes de débordement » qui se produisent lorsque le carburant liquide déborde du goulot pendant le remplissage du réservoir.

En vertu du projet de règlement, les véhicules autres que les véhicules lourds diesels devront se conformer à des normes plus rigoureuses de contrôle des émissions diurnes et des vapeurs provenant du moteur chaud après l'arrêt du véhicule. Ces nouvelles normes représentent dans l'ensemble une amélioration de 50 p. 100 par rapport aux normes actuelles sur le contrôle des émissions; elles seront graduellement appliquées aux véhicules légers et aux camionnettes légères des années de modèles 2004 à 2007, ainsi qu'aux camionnettes lourdes, et aux véhicules moyens à passagers et aux véhicules lourds à cycle Otto des années de modèles 2008 à 2009.

Le projet de règlement imposera de nouvelles normes sur les émissions produites pendant le remplissage du réservoir des véhicules moyens à passagers et des véhicules lourds complets

light-duty trucks and which require a capture efficiency of about 95 percent. In the case of medium-duty passenger vehicles, the refuelling emission standards will be phased in beginning in the 2004 model year with full compliance in the 2006 model year. For complete heavy-duty vehicles, the phase-in of refuelling emission standards begins in the 2005 model year with full compliance in 2006.

### 3. Crankcase Emission Standards

No crankcase emissions may be discharged from any prescribed class of vehicle or engine as prohibited under the current Regulations. Beginning in the 2007 model year, a long-standing exception applying to turbocharged heavy-duty diesel engines will be effectively removed.

### 4. Standards for On-Board Diagnostic Systems

On-board diagnostic (OBD) systems are designed to monitor emission-related components for deterioration or malfunction that would cause emissions to increase beyond specified thresholds. They incorporate indicator lights to alert vehicle operators of deterioration or malfunction. The systems are required to store fault codes to assist service technicians in diagnosis and repair.

All light-duty vehicles and light-duty trucks are currently required to be equipped with OBD systems. The proposed Regulations will phase in new OBD requirements for medium-duty passenger vehicles, complete heavy-duty vehicles and heavy-duty engines intended for use in vehicles with a GVWR of up to 6 350 kg (14 000 lb.). The implementation schedule for the new OBD requirements depends on the class of vehicle and engine and covers the 2004 to 2008 model year period.

### 5. Standards for Emission Control Systems

There are general provisions in the proposed Regulations concerning the performance of emission control systems, including a prohibition on the use of defeat devices. A defeat device is any element of design that reduces the effectiveness of the emission control system under conditions of normal vehicle operation that are not substantially covered by the certification tests. Strategies necessary to protect the vehicle against damage or to start the engine are not considered to be defeat devices.

#### Administrative Provisions of the New Regulatory Framework

In addition to the technical standards described in the previous section, the proposed Regulations include several administrative-type provisions that are necessary to operate and enforce the legislative scheme that is set out under Part 7, Division 5 of CEPA, 1999. These include provisions that specify:

- the form of the records and evidence of conformity that companies must maintain, the time the records must be retained and the deadlines for their submission if requested by the Minister;
- the reporting requirements related to the fleet-average NOx emission standards;
- the information to be submitted by a company in support of an application for exemption pursuant to section 156 of CEPA, 1999;

similaires aux normes applicables aux camionnettes lourdes, qui exigent une efficacité de captage d'environ 95 p. 100. Dans le cas des véhicules moyens à passagers, les normes de contrôle des émissions pendant le remplissage commenceront à s'appliquer pendant l'année de production du modèle 2004 et elles s'appliqueront à tous les véhicules de l'année de modèle 2006. En ce qui a trait aux véhicules lourds complets, les normes commenceront à s'appliquer pendant l'année de production du modèle 2005 et elles s'appliqueront à tous les véhicules de l'année de modèle 2006.

### 3. Normes sur les émissions du carter

Tel que le prescrit le règlement actuel, les véhicules ou les moteurs de classes réglementaires ne peuvent produire d'émissions du carter. L'ancienne exception portant sur les moteurs turbos diesels des véhicules lourds cessera de s'appliquer en réalité à partir de l'année de modèle 2007.

### 4. Normes relatives aux systèmes de diagnostic intégrés

Les systèmes de diagnostic intégrés sont destinés à détecter la détérioration et le mauvais fonctionnement des sources d'émissions des véhicules qui seraient susceptibles de provoquer une augmentation des émissions supérieure aux seuils admissibles. Ces systèmes comprennent des voyants lumineux qui signalent la détérioration ou le mauvais fonctionnement aux conducteurs. Les systèmes de diagnostic intégrés doivent sauvegarder les codes de panne afin de renseigner les techniciens procédant au diagnostic et aux réparations.

Actuellement, tous les véhicules légers et toutes les camionnettes légères doivent être munis d'un système de diagnostic intégré. Le projet de règlement prévoit l'application progressive des nouvelles normes relatives aux systèmes de diagnostic intégrés aux véhicules moyens à passagers, aux véhicules lourds complets et aux moteurs de véhicules lourds destinés à être utilisés dans des véhicules dont le PNBV est inférieur à 6 350 kg (14 000 lb.). La période de mise en application des nouvelles normes varie selon la classe de véhicules et de moteurs et elle s'étend des années de modèles 2004 à 2008.

### 5. Normes relatives aux systèmes antipollution

Le projet de règlement comporte des dispositions générales sur la performance des systèmes antipollution, notamment sur l'interdiction d'installer un dispositif de mise en échec. Un dispositif de mise en échec est tout dispositif visant à réduire l'efficacité du système antipollution lorsque le véhicule est utilisé dans des conditions normales mais qui ne fait pas expressément l'objet des essais d'homologation. Les dispositifs nécessaires pour la protection des véhicules contre les dommages ou pour le démarrage du moteur ne sont pas considérés comme des dispositifs de mise en échec.

#### Dispositions administratives du nouveau cadre de réglementation

Outre les normes techniques décrites dans la partie précédente, le projet de règlement contient plusieurs dispositions de nature administrative nécessaires à la mise en application du cadre législatif établi dans la partie 7, section 5 de la LCPE (1999). Ces dispositions portent sur les points suivants :

- tenue de dossiers conformes au Règlement et justification de la conformité par les entreprises, période pendant laquelle les dossiers doivent être conservés et délais prévus pour leur présentation au ministre, le cas échéant;
- présentation de rapports sur les normes moyennes d'émissions de NOx pour le parc de véhicules;
- fourniture de renseignements par une entreprise qui présente une demande d'exemption conformément à l'article 156 de la LCPE (1999);

- the information to be included in a notice of defect issued by a company pursuant to section 157 of CEPA, 1999 and in related reports to the Minister;
- the written instructions respecting emission-related maintenance that must be furnished to the first retail purchaser of every vehicle;
- the emission-related information that must be included on labels on vehicles or engines;
- the information that must be provided when a person imports a prescribed vehicle or engine into Canada; and
- the rental rate paid by the Minister to a company that makes available a test vehicle or engine in accordance with section 159 of CEPA, 1999.

### Alternatives

#### Status Quo

On-road vehicles and engines continue to be major contributors to air pollution despite the reductions in vehicle emissions achieved over the last three decades. Many Canadians live in areas where air pollution from vehicle use has an adverse impact on their health. The technology to make further gains in emission control exists or is in the final stages of development. The option of retaining the current standards does not take advantage of the opportunity for continued reductions in vehicle emissions aligned with the already announced U.S. programs.

#### Voluntary Emission Standards vs Regulatory Approach

Non-regulatory emission control measures have been successfully used in the past in conjunction with a regulatory framework and in harmony with U.S. federal emission programs. Environment Canada has a Memorandum of Understanding in place with the Canadian Vehicle Manufacturers' Association (CVMA), the Association of International Automobile Manufacturers of Canada (AIAMC) and their member companies to provide for the sale of low-emission light-duty vehicles and light-duty trucks in the 2001 to 2003 model years. The vehicle industry supports voluntary compliance with U.S. federal emission standards through Memoranda of Understanding with the Canadian government.

Past and current memoranda of understanding were implemented as interim measures to expedite compliance with updated U.S. emission standards pending the development of appropriate Canadian legislation or regulations. Environment Canada believes these voluntary programs to be successful and expects that they may continue to play an important role as a complement to the proposed regulatory framework.

Canada has had emission regulations since 1971 and most industrialized countries now have similar regulations. The existing regulations under the *Motor Vehicle Safety Act* need to be updated. Given the importance of environmental protection, Environment Canada believes that a regulatory framework continues to be appropriate for controlling emissions from on-road vehicles and engines.

The proposed regulatory program provides the flexibility necessary for manufacturers to operate in a competitive North American market together with enforceability that offers a high level of environmental protection for Canadians. The proposed Regulations ensure that no single company is allowed to deviate

- fourniture de renseignements par une entreprise qui émet un avis de défaut en vertu de l'article 157 de la LCPE (1999) et qui présente les rapports pertinents au ministre;
- fourniture des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux émissions au premier acheteur au détail de chaque véhicule;
- renseignements sur les émissions devant être inscrits sur les étiquettes d'information apposées sur les véhicules ou les moteurs;
- information devant être fournie lorsqu'une personne importe au Canada un véhicule ou un moteur de classe réglementaire;
- taux de location que le ministre paie à une entreprise, aux termes de l'article 159 de la LCPE (1999), pour un véhicule ou un moteur d'essai.

### Solutions envisagées

#### Statu quo

Les véhicules routiers et les moteurs continuent de contribuer de manière importante à la pollution atmosphérique malgré les efforts réalisés depuis les trois dernières décennies pour réduire leurs émissions. De nombreux Canadiens vivent dans des régions où la pollution de l'air résultant de l'utilisation de véhicules cause des effets néfastes à leur santé. La technologie permettant d'améliorer encore le contrôle des émissions existe déjà ou en est à ses dernières étapes de développement. La conservation des normes actuelles ne permettrait pas de profiter de l'occasion de réduire davantage les émissions des véhicules en harmonisant nos programmes avec ceux que les États-Unis ont déjà annoncés.

#### Normes d'émissions volontaires ou approche réglementaire

Par le passé, des mesures antipollution non réglementaires, associées à un cadre de réglementation et harmonisées aux programmes fédéraux américains sur le contrôle des émissions, ont été appliquées avec succès. Un protocole d'entente sur le contrôle des émissions des véhicules légers et des camionnettes légères entre Environnement Canada, l'Association canadienne des constructeurs de véhicules (ACCV), l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada (AFIAC) et les entreprises membres de ces associations est maintenant en place concernant la vente des modèles 2001 à 2003 de camionnettes légères et de véhicules légers peu polluants. L'industrie de l'automobile appuie l'adoption volontaire des normes d'émissions fédérales américaines selon le protocole d'entente avec le gouvernement canadien.

Les protocoles d'entente antérieurs et actuels ont été mis en place en tant que mesures provisoires afin d'accélérer la mise en application des normes d'émissions américaines mises à jour en attendant que la législation ou la réglementation canadiennes pertinentes soient élaborées. Selon Environnement Canada, ces programmes volontaires connaissent du succès et l'on s'attend à ce qu'ils continuent à jouer un rôle important en tant que complément au cadre de réglementation projeté.

Il existe des règlements sur le contrôle des émissions au Canada depuis 1971 et la plupart des pays industrialisés ont maintenant adopté des règlements semblables. Les règlements d'application actuels de la *Loi sur la sécurité automobile* doivent être mis à jour. Compte tenu de l'importance de protéger l'environnement, Environnement Canada estime qu'un cadre de réglementation constitue encore un instrument approprié pour contrôler les émissions provenant des véhicules routiers et de leurs moteurs.

Le programme réglementaire proposé offre aux fabricants la souplesse nécessaire pour exercer leurs activités dans le marché compétitif nord-américain tout en permettant une exécution qui garantit la protection maximale de l'environnement des Canadiens. Le projet de règlement fait en sorte qu'aucune entreprise ne

from established standards and put other companies under competitive pressure to do likewise. Finally, the proposed approach is more in line with the expectations of Canadians. A survey of public opinion on the environment indicated that 62 percent of Canadians have a high level of concern with air quality and that Canadians are more inclined to favour a regulatory approach to reducing pollution over other alternatives (Environics International Ltd., 2001).

#### Regulations with Unique Canadian Standards

In 1995, the Canadian Council of Ministers of the Environment (CCME) Task Force on Cleaner Vehicles and Fuels reviewed various options for a national approach to new vehicle emission standards in Canada, including the adoption of California emission standards. In its evaluation of possible control options for new vehicles, the Task Force found that continuing to align Canada's national vehicle emission standards with U.S. federal standards represented the preferred approach as it would provide Canada with the most effective available emission control technology to reduce emissions in a cost-effective way.

As noted above in the section "Harmonization," there is a strong rationale for Canada to continue aligning its emission standards for on-road vehicles and engines with those of the United States. Accordingly, the option of adopting standards that are different from U.S. federal emission standards was rejected.

#### Regulations Aligned with the United States with Variations in Implementation

It is recognized that implementing a complex U.S. regulatory scheme in an identical manner for the smaller Canadian market could result in unnecessary restrictions for the Canadian industry. Accordingly, alternative approaches are proposed for elements of the U.S. phase-in and fleet averaging standards.

Environment Canada believes that there is limited value in requiring compliance with all parts of the U.S. regulatory scheme that are designed to provide short-term flexibility during transition to compliance with tighter standards. The proposed Regulations avoid prescribing exact phase-in percentages or optional averaging standards where they would have little effect on emission performance in Canada. The proposed Regulations continue the current approach of requiring vehicles to meet the same emission standards to which they are certified for sale in the United States. This will result, during transition periods, in comparable emission performance on both sides of the border.

Light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles make up the majority of vehicles sold and used in Canada and are supplied by global companies from plants all over the world. The U.S. Tier 2 program for these vehicles creates eight long-term and three temporary optional standards ("bins") that are controlled by a requirement for companies to meet an annual fleet-average NO<sub>x</sub> emission standard. Given the very large numbers of light vehicles in Canada and that on-road vehicles are major contributors to air pollution, Environment Canada believes that a similar fleet average standard is necessary to provide assurance that the long-term environmental performance of the Canadian fleet will be comparable with that of the United States.

puisse déroger aux normes établies et il incite la concurrence à en faire autant. En dernier lieu, l'approche proposée représente davantage les attentes des Canadiens. Un sondage d'opinion sur l'environnement indiquait que 62 p. 100 des Canadiens étaient fortement préoccupés par la qualité de l'air et que la population canadienne favorisait davantage l'approche réglementaire par rapport aux autres solutions de rechange pour réduire la pollution (Environics International Ltd., 2001).

#### Règlement sur des normes canadiennes spécifiques

En 1995, le Groupe de travail du Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME) sur les véhicules et les carburants propres a étudié diverses options en vue d'adopter une approche nationale sur les normes d'émissions applicables aux véhicules neufs au Canada, notamment l'adoption des normes d'émissions de la Californie. Dans son rapport d'évaluation le Groupe de travail a conclu qu'il était préférable de continuer à harmoniser les normes nationales d'émissions aux normes fédérales américaines, permettant ainsi au Canada d'appliquer la meilleure technologie antipollution disponible pour réduire les émissions de manière rentable.

Comme on l'a signalé dans la partie « Harmonisation », il existe un fondement solide à la décision du Canada de continuer à harmoniser ses normes d'émissions des véhicules et des moteurs routiers à celles des États-Unis. Par conséquent, on a rejeté la possibilité d'adopter des normes incompatibles à celles des États-Unis.

#### Règlement harmonisé à la réglementation américaine avec des mesures d'applications différentes

On admet que la stricte application du système réglementaire complexe des États-Unis au plus petit marché canadien pourrait entraîner des restrictions inutiles pour l'industrie canadienne. On a donc proposé des solutions de rechange concernant l'instauration graduelle de certains éléments américains et les moyennes d'émissions pour les parcs de véhicules.

Selon Environnement Canada, il n'y a que peu d'intérêt à exiger l'exécution de toutes les parties du système réglementaire américain, conçues dans le but de permettre une certaine flexibilité à court terme pendant la période de transition vers l'application de normes resserrées. Le projet de règlement évite d'indiquer avec exactitude des pourcentages d'instauration progressive ou des normes optionnelles sur les moyennes qui n'auraient que peu d'effet sur les émissions au Canada. Le projet de règlement conserve l'approche actuelle qui consiste à exiger la conformité des véhicules aux normes d'émissions applicables aux véhicules homologués pour la vente aux États-Unis. On obtiendra ainsi, pendant les périodes de transition, des résultats comparables des deux côtés de la frontière en ce qui a trait au contrôle des émissions.

Les véhicules légers, les camionnettes légères et les véhicules moyens à passagers représentent la majorité des véhicules vendus et utilisés au Canada et ils sont fabriqués par des entreprises multinationales dans des usines situées partout dans le monde. La catégorie 2 du programme américain relatif à ces véhicules crée huit normes optionnelles à long terme et trois normes optionnelles temporaires (« intervalles ») qui imposent aux entreprises l'exigence de se conformer aux normes de moyennes annuelles d'émissions de NO<sub>x</sub> pour les parcs. Étant donné le très grand nombre de ces véhicules au Canada et compte tenu du fait que les véhicules routiers contribuent de manière importante à la pollution atmosphérique, Environnement Canada estime nécessaire d'appliquer une norme semblable sur les moyennes pour les parcs afin de s'assurer que la performance environnementale à long terme du parc canadien soit comparable à celle des États-Unis.

Without a fleet average standard being applied in Canada the de-facto Canadian standard becomes the highest bin. For example, when the final standards are in effect in 2009 the Canadian NOx standard would be 0.12 g/km (0.20 g/mile) compared with the 0.04 g/km (0.07 g/mile) fleet average applied in the United States. While there is a good chance that the Canadian fleet emission performance would be close to that of the United States, a Canadian fleet average standard removes the opportunity for individual companies to systematically sell a significant number of higher emitting vehicles in Canada than would be allowed in the United States.

The proposed Regulations incorporate the U.S. NOx fleet averaging standards, including associated provisions for the banking and trading of emission credits. Environment Canada recognizes, however, that the Canadian market is not identical to the U.S. market and that a Canadian fleet average standard identical with the U.S. fleet average could present a more restrictive standard when applied to our smaller market. The proposed Regulations therefore include an option for companies to meet a Canadian fleet average NOx emission standard set at bin 6, rather than the U.S. bin 5 but without any banking or trading of emission credits and without the opportunity to carry forward an emissions deficit. When the final standards are in effect in 2009 this will result in a regulated maximum Canadian fleet average NOx emission standard of 0.062 g/km (0.10 g/mile) compared with the U.S. standard of 0.04 g/km (0.07 g/mile). All other emission standards (CO, NMOG, PM and formaldehyde) are the same in bins 5 and 6. Environment Canada believes that this option provides sufficient flexibility to provide for legitimate market differences without compromising the overall emission performance of the Canadian fleet.

### *Benefits and Costs*

#### Benefits

##### Emission Reductions

The proposed Regulations introduce significantly more stringent emission standards for on-road vehicles and engines. For example, on a per-vehicle basis the allowable levels of smog-forming emissions such as NOx, VOCs and PM from new large sport utility vehicles will on average be reduced by 95, 84 and 92 percent, respectively, relative to current regulated limits. On the same basis, emissions from heavy-duty diesel engines will be reduced by 95, 89 and 90 percent, respectively.

As the new cleaner vehicles and engines enter the Canadian market, the proposed Regulations will result in considerable reductions of air pollutants emitted from the in-use fleet of on-road vehicles. The reductions in emissions of Criteria Air Contaminants were estimated in a study conducted for Environment Canada by SENES Consultants Limited and Air Improvement Resource, Inc. The study, entitled "Updated Estimate of Canadian On-Road Vehicle Emissions for the Years 1995-2020 (revised December, 2001)" forecasts emissions of VOCs, NOx, CO, PM<sub>10</sub> and SO<sub>2</sub> from on-road vehicles over the years 2000 to 2020. Emission forecasts were completed using modified versions of the EPA models, MOBILE 5C for VOC and NOx, PART5C for PM and SO<sub>2</sub> and the "Serious Area CO Model," all with Canadian data.

Si l'on n'applique pas une norme relative aux moyennes pour les parcs au Canada, la norme canadienne devient alors l'intervalle le plus élevé. Ainsi, lorsque les normes définitives entreront en vigueur en 2009, la norme canadienne d'émissions de NOx sera établie à 0,12 g/km (0,20 g/mille) pendant que les États-Unis appliqueront une norme sur les moyennes des parcs établie à 0,04 g/km (0,07 g/mille). Il existe une forte probabilité que le niveau d'émissions du parc canadien s'approche de celui des États-Unis, mais une norme canadienne relative aux moyennes pour les parcs empêche les entreprises de vendre systématiquement au Canada un nombre plus important de véhicules plus polluants que celui qui serait permis aux États-Unis.

Le projet de règlement intègre les dispositions américaines sur les moyennes pour les parcs qui comprennent l'accumulation et le transfert de points relatifs aux émissions de NOx. Environnement Canada reconnaît cependant que le marché canadien diffère du marché américain et qu'une norme canadienne sur les moyennes pour les parcs identique à la norme américaine pourrait imposer davantage de restrictions dans notre marché restreint. Le projet de règlement offre donc la possibilité aux entreprises de se conformer à une norme canadienne de moyennes d'émissions de NOx pour les parcs établie à l'intervalle 6, plutôt que l'intervalle 5 des États-Unis, mais il ne permet pas l'accumulation ou le transfert de points relatifs aux émissions ni le report des déficits. Lorsque les normes définitives entreront en vigueur en 2009, la norme moyenne maximale d'émissions de NOx pour les parcs canadiens sera établie à 0,062 g/km (0,10 g/mille) pendant que la norme établie aux États-Unis sera de 0,04 g/km (0,07 g/mille). Toutes les autres normes d'émissions (CO, NMOG, PM et formaldéhyde) sont établies pareillement aux intervalles 5 et 6. Environnement Canada croit que cette option offre suffisamment de souplesse pour tenir compte des différences justifiables des marchés sans compromettre la performance environnementale d'ensemble du parc canadien.

### *Avantages et coûts*

#### Avantages

##### Réduction des émissions

Le projet de règlement impose des normes d'émissions très strictes pour les véhicules routiers et leurs moteurs. Par exemple, pour chaque véhicule, les niveaux d'émissions de polluants atmosphériques permises, tels que le NOx, les COV et les PM provenant des nouveaux gros véhicules loisir travail, seront en moyenne réduits de 95 p. 100, 84 p. 100 et 92 p. 100, respectivement, par rapport aux niveaux réglementaires actuels. De même, les émissions provenant des moteurs diesels des véhicules lourds seront réduites de 95 p. 100, 89 p. 100 et 90 p. 100, respectivement.

Le projet de règlement, avec l'arrivée de nouveaux véhicules et moteurs propres sur le marché canadien, entraînera une réduction considérable de polluants atmosphériques provenant du parc de véhicules routiers. Les réductions d'émissions de contaminants atmosphériques ont été projetées dans une étude menée pour le compte d'Environnement Canada par SENES Consultants Limited et Air Improvement Resource, Inc. L'étude, intitulée *Updated Estimate of Canadian On-Road Vehicle Emissions for the Years 1995-2020* (mise à jour en décembre 2001), prévoit les émissions de COV, de NOx, de CO, de PM<sub>10</sub> et de SO<sub>2</sub> provenant des véhicules routiers à partir de 2000 jusqu'en 2020. Les auteurs ont utilisé les versions adaptées des modèles de l'EPA pour les prévisions d'émissions, MOBILE 5C pour les COV et le NOx, PART5C pour les PM et le SO<sub>2</sub> et le « Serious Area CO Model », avec des données canadiennes.

The emission reductions forecast are relative to a “base case” which reflects existing regulations and voluntary agreements. The main elements of the base case are:

- past and current motor vehicle emission regulations under the *Motor Vehicle Safety Act*;
- interim low-emission vehicle memorandum of understanding for 2001 to 2003 model year light-duty vehicles and light-duty trucks;
- memorandum of understanding and Regulations that limit the sulphur content of on-road diesel fuel to 500 p.p.m.;
- Regulations to limit the average level of sulphur in Canadian gasoline to 30 p.p.m. in 2005, with an interim level of 150 p.p.m. beginning in 2002;
- Regulations to control the benzene content of gasoline to less than 1 percent;
- provincial Regulations and standards that limit Reid Vapour Pressure in gasoline; and
- inspection and maintenance programs in effect in the Lower Fraser Valley of British Columbia and the Ontario portion of Windsor-Quebec City Corridor.

The base case provides ongoing emission reductions as new vehicles replace older, more polluting ones through to the 2010 to 2015 time frame. However, the projected increase in vehicle use (i.e. total distance travelled) opposes the benefits such that further gains in the longer term are only possible with new emission standards.

The SENES study indicates that the proposed Regulations combined with the technology-enabling proposed *Sulphur in Diesel Fuel Regulations* will result in progressively greater annual emission reductions in the 2004 to 2020 period. For the year 2020, the associated emission reductions in NO<sub>x</sub>, VOCs, CO and PM<sub>10</sub>, relative to the base case, are summarized in Table 7:

**Table 7 — Emission Reductions of NO<sub>x</sub>, VOCs, CO and PM<sub>10</sub> in 2020**

Pollutant	Base Case Emissions in 2020 (tonnes)	Emissions in 2020 with proposed Regulations (tonnes)	Percentage Reduction in 2020 (with proposed Regulations vs Base Case)
NO <sub>x</sub>	493 636	130 458	74
VOCs	169 679	146 469	14
CO	1 909 649	1 465 916	23
PM <sub>10</sub>	11 526	4 129	64

The proposed Regulations will also result in reductions of the following toxic hydrocarbons emissions from motor vehicles: acrolein, acetaldehyde, benzene, 1,3-butadiene and formaldehyde. Although specific limits are not included for most of these substances, the standards will have the effect of reducing their emissions through the application of improved emission control technologies. The EPA indicates that “technologies used to reduce exhaust hydrocarbons also reduce the hydrocarbon species listed as MSATs [Mobile Source Air Toxics]. This is true whether control is achieved through engine or component modifications, add-on devices, or the use of aftertreatment devices such as oxidation or three-way catalysts. We are not aware of vehicle or engine

La prévision des réductions d’émissions se fonde sur des « prévisions de base » qui reflètent la réglementation actuelle et les ententes volontaires. Les prévisions de base sont constituées des principaux éléments suivants :

- règlements d’application antérieurs et actuels sur les émissions des véhicules automobiles de la *Loi sur la sécurité automobile*;
- protocole d’entente provisoire sur les faibles taux d’émissions des véhicules légers et des camionnettes des années de modèles 2001 à 2003;
- protocole d’entente et règlement limitant la teneur en soufre du carburant diesel routier à 500 p.p.m.;
- règlement limitant la teneur moyenne en soufre dans l’essence canadienne à 30 p.p.m. en 2005, mais permettant provisoirement une teneur de 150 p.p.m. à partir de 2002;
- règlement visant à restreindre la teneur en benzène de l’essence à moins de 1 p. 100;
- règlements provinciaux et normes limitant la pression de vapeur Reid dans l’essence;
- programmes d’inspection et d’entretien en vigueur dans la vallée inférieure du fleuve Fraser en Colombie-Britannique et dans la partie ontarienne du corridor Windsor-Québec.

Les prévisions de base illustrent la réduction continue des émissions au fur et à mesure que les nouveaux véhicules remplacent les anciens modèles polluants pendant la période 2010 à 2015. Toutefois, le nombre accru prévu de véhicules utilisés (soit les distances totales parcourues) annulant les avantages, il serait impossible à long terme de réaliser d’autres réductions sans adopter de nouvelles normes d’émissions.

L’étude SENES indique que le projet de règlement, associé au développement de la technologie du projet de *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*, entraînera des réductions annuelles d’émissions de plus en plus importantes pendant la période 2004 à 2020. Les réductions d’émissions de NO<sub>x</sub>, de COV, de CO et de PM<sub>10</sub> associées aux prévisions de base pour l’année 2020 sont résumées au tableau 7 :

**Tableau 7 — Réductions d’émissions de NO<sub>x</sub>, de COV, de CO et de PM<sub>10</sub> en 2020**

Contaminant	Prévisions d’émissions de base en 2020 (tonnes)	Émissions en 2020 sous le régime du projet de règlement (tonnes)	Pourcentage de réduction en 2020 (projet de règlement comparé aux prévisions de base)
NO <sub>x</sub>	493 636	130 458	74
COV	169 679	146 469	14
CO	1 909 649	1 465 916	23
PM <sub>10</sub>	11 526	4 129	64

Le projet de règlement entraînera également la réduction des niveaux d’émissions des hydrocarbures toxiques suivants provenant des véhicules automobiles : acroléine, acétaldéhyde, benzène, butadiène-1,3 et formaldéhyde. Les normes ne précisent pas les limites pour la plupart de ces substances, mais les meilleurs dispositifs antipollution qu’elles prévoient auront pour effet de réduire les niveaux d’émissions. L’EPA indique que « la technologie utilisée pour réduire les hydrocarbures provenant des gaz d’échappement permet également de réduire les catégories d’hydrocarbures inscrites en tant que sources mobiles de contaminants atmosphériques. Le contrôle des émissions peut se réaliser soit par des modifications du moteur ou des éléments, soit

technologies that selectively reduce MSATs without reducing other hydrocarbons to a similar degree.<sup>3</sup>

In a separate study conducted for Environment Canada, SENES Consultants Limited and Air Improvement Resource, Inc. used the EPA MOBTOX model to estimate the emission reductions of toxic hydrocarbons. Based on the results of the study, the proposed Regulations combined with the technology-enabling proposed *Sulphur in Diesel Fuel Regulations* will result in progressively greater annual emission reductions in the 2004 to 2020 period. For the year 2020, the estimated emission reductions relative to the base case are summarized in Table 8:

**Table 8 — Emission Reductions of Toxic Hydrocarbons in 2020**

Pollutant	Base Case Emissions in 2020 (tonnes)	Emissions in 2020 with proposed Regulations (tonnes)	Percentage Reduction in 2020 (with proposed Regulations vs Base Case)
acroléine	175	125	29
acétaldéhyde	906	546	40
benzène	3 771	3 256	14
1,3-butadiène	688	568	17
formaldéhyde	2 338	1 374	41

Health and Environmental Benefits

The emission reductions described in the previous sections will generate multiple health and environmental benefits. Health benefits can be described in terms of damages or health effects avoided. Table 9 summarizes a selection of health effects and their associated pollutants.<sup>4</sup>

**Table 9 — Selected Health Effects and Their Associated Air Pollutants**

Health Effects	Pollutant
Premature mortality	PM
Hospital admissions	PM, VOCs + NOx
Emergency room visits	PM, VOCs + NOx
New cases of chronic bronchitis	PM
Respiratory illness in children	PM
Asthma symptom days	PM
Restricted activity days	PM, VOCs + NOx
Acute respiratory symptoms	PM, VOCs + NOx

The above list is not exhaustive. There are adverse health effects resulting from the combination of PM, VOCs, NOx and CO. However, the valuation of the benefits from reducing these pollutants in combination is very difficult. There are also direct health effects from reductions in toxic substances.

par des dispositifs accessoires ou par l'utilisation de dispositifs secondaires tels que les convertisseurs catalytiques d'oxydation ou les convertisseurs à trois voies. Nous ne connaissons aucune méthode qui permette de ne réduire que les sources mobiles de contaminants atmosphériques des véhicules et de leurs moteurs sans réduire de manière équivalente les autres hydrocarbures »<sup>3</sup>.

Dans une autre étude, effectuée pour le compte d'Environnement Canada, la SENES Consultants Limited et la Air Improvement Resource, Inc. ont utilisé le modèle MOBTOX de l'EPA pour estimer la réduction d'émissions d'hydrocarbures toxiques. En se fondant sur les résultats de cette étude, le projet de règlement, associé au développement de la technologie du projet de *Règlement sur le soufre dans le carburant diesel*, entraînera des réductions annuelles d'émissions de plus en plus importantes pendant la période 2004 à 2020. Les réductions d'émissions associées aux prévisions de base pour l'année 2020 sont résumées au tableau 8 :

**Tableau 8 — Réductions d'émissions d'hydrocarbures toxiques en 2020**

Contaminant	Prévisions d'émissions de base en 2020 (tonnes)	Émissions en 2020 sous le régime du projet de règlement (tonnes)	Pourcentage de réduction en 2020 (règlement comparé aux prévisions de base)
acroléine	175	125	29
acétaldéhyde	906	546	40
benzène	3 771	3 256	14
butadiène-1,3	688	568	17
formaldéhyde	2 338	1 374	41

Avantages pour la santé et l'environnement

Les réductions d'émissions décrites dans les précédentes parties produiront de nombreux effets bénéfiques sur la santé et l'environnement. Les avantages pour la santé peuvent être décrits en termes d'atteintes à la santé ou d'effets nocifs qu'il sera permis d'éviter. Le tableau 9 résume quelques effets de certains contaminants.<sup>4</sup>

**Tableau 9 — Quelques effets de certains contaminants sur la santé**

Effets sur la santé	Contaminant
Mortalité prématurée	PM
Hospitalisation	PM, COV + NOx
Soins d'urgence	PM, COV + NOx
Nouveaux cas de bronchite chronique	PM
Maladies respiratoires chez les enfants	PM
Crises d'asthme	PM
Activité restreinte	PM, COV + NOx
Symptômes respiratoires aigus	PM, COV + NOx

La liste précédente n'est pas exhaustive. La combinaison de PM, de COV, de NOx et de CO produit des effets néfastes sur la santé. Cependant, il est très difficile d'évaluer les avantages qu'apporterait la réduction combinée de ces contaminants. La réduction des niveaux de substances toxiques entraîne également des effets directs sur la santé.

<sup>3</sup> U.S. EPA, *Control of Emissions of Hazardous Air Pollutants from Mobile Sources, Final Rule*, Federal Register of March 29, 2001.

<sup>4</sup> The section of health effects is similar to the categories of health effects used by the 1998 Government Working Group on Setting a Sulphur Level for Sulphur in Gasoline and Diesel. The combination of VOCs and NOx in the table is a proxy for ozone.

<sup>3</sup> *Control of Emissions of Hazardous Air Pollutants from Mobile Sources, Final Rule*, U.S. EPA, Federal Register, le 29 mars 2001.

<sup>4</sup> Le choix d'effets sur la santé est semblable aux catégories d'effets utilisées par le Groupe de travail gouvernemental sur le soufre dans l'essence et le carburant diesel dans son rapport de 1998. La combinaison de COV et de NOx dans le tableau se substitue à l'ozone.

In its regulatory impact analysis,<sup>5</sup> the EPA estimates the total annual U.S. benefits for the year 2030 resulting from the *Final Tier 2/Gasoline Sulphur Rule* to be US\$25.2 billion (in 1997 dollars), 93 percent of which relate to avoided premature mortality. The environmental benefits that could be estimated are in the areas of recreational visibility and agricultural crop damages, which accounted for about 2 percent (or US\$590 million) of the total benefits.

The EPA estimates total U.S. annual benefits of the *Final Heavy-Duty Engine/Diesel Fuel Rule*<sup>6</sup> at US\$70.4 billion (in 1999 dollars), of which the benefits from avoided premature mortality accounted for 83 percent. Environmental benefits in recreational visibility and avoided agricultural crop damages account for about 6 percent (or US\$4.4 billion) of the total benefits. These benefits are thought to be underestimated because of the extreme difficulty of valuing potentially significant health and environmental benefits.<sup>7</sup>

Although the magnitude of the benefits attributable to the proposed Regulations in Canada would vary proportionately with those of the United States as a result of differences in population, the types of benefits for Canada would be similar in nature to those mentioned above for the United States. The proposed Regulations will ensure that Canada achieves significant emission reductions, and associated reductions in health and environmental impacts.

#### Other Benefits

The proposed fleet average NOx standards for light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles provide other benefits. They will set a level playing field for all manufacturers in the competitive Canadian market and provide the same incentives as in the United States to market vehicles with advanced emission control technology. The Canadian optional fleet average avoids unnecessarily restricting sales of vehicles that are relatively more popular in Canada and will facilitate the marketing of high efficiency engines, such as direct injection gasoline and diesel engines. Vehicles equipped with these types of engines emit lower levels of CO<sub>2</sub>, a key greenhouse gas, but will likely be certified in higher bins pending development of appropriate NOx control technologies for those engines.

Dans son étude d'impact de la réglementation<sup>5</sup>, l'EPA estime à 25,2 milliards de dollars US (en dollars de 1997) le total annuel des avantages provenant de l'application de la *Règle finale sur les véhicules de la catégorie 2 et sur la teneur en soufre de l'essence* aux États-Unis pour l'année 2030, 93 p. 100 de ce montant résultant de la prévention de la mortalité prématurée. Les avantages environnementaux qui ont pu être estimés sont ceux relatifs à la visibilité dans les secteurs récréatifs et aux dommages évités aux cultures. Ces avantages comptent pour environ 2 p. 100 (soit 590 millions de dollars US) du total.

L'EPA évalue à 70,4 milliards de dollars US (en dollars de 1999) le total annuel des avantages provenant de l'application de la *Règle finale sur les moteurs de véhicules lourds et sur le carburant diesel*<sup>6</sup>, 83 p. 100 de ce montant résultant de la prévention de la mortalité prématurée. Les effets positifs sur l'environnement en termes de visibilité dans les secteurs récréatifs et de dommages évités aux cultures comptent pour environ 6 p. 100 (soit 4,4 milliards de dollars US) du total. On croit que ces avantages sont sous-évalués parce qu'il est extrêmement difficile d'évaluer les effets positifs importants possibles sur la santé et l'environnement<sup>7</sup>.

Il se peut que l'importance des effets positifs attribuables au projet de règlement au Canada soit différente des résultats obtenus aux États-Unis à cause de l'écart entre les populations, mais le Canada profiterait d'avantages de nature semblable à ceux dont il est fait mention ci-dessus pour les États-Unis. Le projet de règlement permettra de s'assurer que le Canada réussira à obtenir d'importantes réductions d'émissions et qu'il pourra profiter des effets positifs sur la santé et l'environnement qui y sont associés.

#### Autres avantages

Les normes moyennes d'émissions de NOx pour les parcs de véhicules légers, de camionnettes légères et de véhicules moyens à passagers procurent d'autres avantages. Elles équilibrent les règles du jeu pour tous les constructeurs de véhicules dans le contexte compétitif du marché canadien et stimulent de la même manière que les normes américaines la mise en marché de véhicules munis de systèmes de contrôle des émissions perfectionnés. La moyenne optionnelle canadienne pour les parcs de véhicules permet d'éviter de restreindre inutilement la vente de véhicules relativement populaires au Canada et elle facilitera la mise en marché de moteurs à haut rendement énergétique tels que les moteurs à essence et les moteurs diesels à injection directe. Les véhicules dotés de ces types de moteurs émettent de faibles taux de CO<sub>2</sub>, l'un des principaux gaz à effet de serre, et seront probablement homologués à des intervalles élevés en attendant le développement de la technologie appropriée pour la réduction des émissions de NOx de ces moteurs.

<sup>5</sup> U.S. EPA, *Regulatory Impact Analysis — Control of Air Pollution from New Motor Vehicles: Tier 2 Motor Vehicle Emissions Standards and Gasoline Sulphur Control Requirements*, EPA420-R-99-023, December 1999 (Chapter VII: Benefit-Cost Analysis). The document is available electronically at <http://www.epa.gov/otaq/tr2home.htm#ria>.

<sup>6</sup> U.S. EPA, *Regulatory Impact Analysis: Heavy-Duty Engine and Vehicle Standards and Highway Diesel Fuel Sulphur Control Requirements*, EPA420-R-00-026, December 2000 (Chapter VII: Benefit-Cost Analysis). The document is available electronically at <http://www.epa.gov/otaq/diesel.htm#hd2007>.

<sup>7</sup> Because of uncertainties, the impact of the avoidance of the combination of the various pollutants is not possible to evaluate. The other categories of benefits not evaluated but that should be taken into account are residential visibility, household soiling damage, materials damage, nitrogen deposition to estuaries, and commercial forest damage.

<sup>5</sup> U.S. EPA, *Regulatory Impact Analysis — Control of Air Pollution from New Motor Vehicles: Tier 2 Motor Vehicle Emissions Standards and Gasoline Sulphur Control Requirements*, EPA420-R-99-023, December 1999 (Chapter VII: Benefit-Cost Analysis). Ce document est disponible sous forme électronique à l'adresse suivante : <http://www.epa.gov/otaq/tr2home.htm#ria>.

<sup>6</sup> U.S. EPA, *Regulatory Impact Analysis: Heavy-Duty Engine and Vehicle Standards and Highway Diesel Fuel Sulphur Control Requirements*, EPA420-R-00-026, December 2000 (Chapter VII: Benefit-Cost Analysis). Ce document est disponible sous forme électronique à l'adresse suivante : <http://www.epa.gov/otaq/diesel.htm#hd2007>.

<sup>7</sup> À cause de l'incertitude, il n'est pas possible d'évaluer l'effet produit lorsqu'on évite de combiner divers contaminants. D'autres types d'avantages qui n'ont pas été évalués mais dont il faudrait tenir compte comprennent la visibilité dans les secteurs résidentiels, les dommages ménagers causés par les polluants, les dommages matériels, le dépôt d'azote dans les estuaires, et les dommages causés aux forêts commerciales.

### Costs

The increased costs to manufacturers to meet future U.S. emission standards have been estimated by the EPA in their regulatory impact analyses associated with the various rules. In order to meet the more stringent Tier 2 exhaust and evaporative emission standards, the EPA estimates that the longer term incremental costs to manufacturers, converted to 1999 Canadian dollars, will be \$63 for light-duty vehicles, \$58 to \$119 for light light-duty trucks, and \$239 to \$251 for heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles. An additional incremental cost of \$134 is estimated for medium-duty passenger vehicles to comply with new on-board diagnostic and on-board refuelling vapour recovery standards.

In the case of the Phase I emission standards for heavy-duty vehicles and engines, the EPA estimates that the longer term incremental costs to manufacturers, converted to 1999 Canadian dollars, will be \$358 for light heavy-duty diesel engines, \$409 for medium heavy-duty diesel engines, \$547 for heavy heavy-duty diesel engines and \$380 to \$406 for Otto-cycle heavy-duty engines.

In the case of the Phase 2 emission standards for heavy-duty vehicles and engines, the EPA estimates that the longer term incremental costs to manufacturers, converted to 1999 Canadian dollars, will be \$1,743 for light heavy-duty diesel engines, \$2,098 for medium heavy-duty diesel engines, \$2,773 for heavy heavy-duty diesel engines and \$248 for Otto-cycle heavy-duty engines. For vehicles equipped with a heavy-duty diesel engine meeting the Phase 2 emission standards, the EPA estimates an increase in the life-cycle operating cost ranging from \$756 for vehicles with light heavy-duty diesel engines to \$7,128 for urban buses, most of which results from the additional cost of purchasing the technology-enabling low sulphur diesel fuel. In the case of Otto-cycle heavy-duty vehicles, there are no identified changes in operating costs.

With the integration of the North American vehicle manufacturing industry, it is clear that most of the technology development and manufacturing changes needed to meet the new more stringent technical standards being proposed will be made by manufacturers to comply with the EPA rules, including for vehicles destined for the Canadian market. Therefore, the actual incremental cost due to these proposed Regulations is expected to be very low. There will, however, be some incremental administrative costs for industry, notably in label design to accommodate the national emissions mark and in reporting related to the fleet average NOx emissions standards. New data requirements will be minimized by aligning base data formats with existing reporting of fuel consumption information.

Incremental costs to Government associated with the development and administration of the proposed Regulations are part of a number of integrated initiatives to reduce emissions from vehicles, engines and fuels, totalling \$48.4 million over a four-year period starting in the 2001/2002 fiscal year. It is estimated that about one half of this total will be spent in support of the proposed Regulations and companion regulations that will require low sulphur gasoline and diesel fuel. Major components of the costs include laboratory upgrades to account for the need for more precise testing to audit against the new more stringent standards and the regulatory development, administration and compliance verification activities. Funding to support the proposed

### Coûts

Dans son étude d'impact des divers règlements, l'EPA a évalué l'augmentation des dépenses engagées par les constructeurs pour se conformer aux futures normes d'émissions américaines. Afin de se conformer aux normes sévères de la catégorie 2 sur les émissions provenant des gaz d'échappement et des vapeurs, l'EPA estime qu'à long terme, les constructeurs devront assumer des coûts différentiels, en dollars canadiens de 1999, de 63 \$ pour les véhicules légers, de 58 \$ à 119 \$ pour les camionnettes légères et de 239 \$ à 251 \$ pour les camionnettes lourdes et les véhicules moyens à passagers. On estime à 134 \$ le coût différentiel supplémentaire pour rendre les véhicules moyens à passagers conformes aux nouvelles normes sur les systèmes de diagnostic intégrés et la récupération des vapeurs de ravitaillement.

Dans le cas des normes d'émissions de la phase 1 pour les véhicules lourds et leurs moteurs, l'EPA évalue les coûts différentiels à long terme pour les constructeurs, convertis en dollars canadiens de 1999, à 358 \$ pour les moteurs diesels de véhicules lourds légers, à 409 \$ pour les moteurs diesels de véhicules lourds moyens, à 547 \$ pour les moteurs diesels de véhicules lourds, et de 380 \$ à 406 \$ pour les moteurs de véhicules lourds à cycle Otto.

Dans le cas des normes d'émissions de la phase 2 pour les véhicules lourds et leurs moteurs, l'EPA évalue les coûts différentiels à long terme pour les constructeurs, convertis en dollars canadiens de 1999, à 1 743 \$ pour les moteurs diesels de véhicules lourds légers, à 2 098 \$ pour les moteurs diesels de véhicules lourds moyens, à 2 773 \$ pour les moteurs diesels de véhicules lourds et à 248 \$ pour les moteurs de véhicules lourds à cycle Otto. Pour les véhicules lourds munis de moteurs diesels conformes aux normes d'émissions de la phase 2, l'EPA estime que l'augmentation des frais d'exploitation pendant la durée de vie des véhicules variera entre 756 \$ pour les moteurs diesels des véhicules lourds légers et 7 128 \$ pour les autobus urbains, la plus grande partie de cette augmentation résultant des coûts supplémentaires associés à l'achat du carburant diesel à faible teneur en soufre. Dans le cas des véhicules lourds à cycle Otto, on n'enregistre aucun changement dans les coûts d'exploitation.

Il devient évident, avec l'intégration de l'industrie de la fabrication automobile en Amérique du Nord, que la plupart des innovations technologiques et des modifications nécessaires pour se conformer aux nouvelles normes techniques rigoureuses proposées proviendront des constructeurs qui se conforment aux règles de l'EPA, notamment en ce qui a trait aux véhicules destinés au marché canadien. On s'attend donc à ce que les coûts différentiels associés au projet de règlement soient peu élevés. L'industrie devra toutefois assumer certains frais administratifs différentiels, notamment les coûts associés à la conception des étiquettes en vue d'y inclure la marque nationale et les frais liés à la présentation de rapports sur les normes moyennes d'émissions de NOx pour les parcs. Les exigences en matière de nouvelles données seront minimisées en harmonisant la présentation des données de base à celle des rapports sur la consommation de carburant.

Le coût différentiel que doit assumer le Gouvernement en rapport avec l'élaboration et l'administration du projet de règlement entre dans le cadre des initiatives intégrées visant à réduire les émissions des véhicules, des moteurs et des carburants et celui-ci se chiffre à 48,4 millions de dollars sur une période de quatre ans débutant au cours de l'année financière 2001-2002. On estime qu'environ la moitié de cette somme sera consacrée au soutien du projet de règlement et des réglementations complémentaires rendues nécessaires en raison de l'essence et du carburant diesel à faible teneur en soufre. Les principaux éléments de ces coûts comprennent la mise à niveau des laboratoires afin de pouvoir procéder à des essais plus précis pour vérifier la conformité avec

Regulations was announced by the Minister of the Environment in February 2001, as part of resources to support the fulfillment of the Ozone Annex to the 1991 Canada-United States Air Quality Agreement.

#### *Benefits and Costs*

The EPA concluded that, for the United States, the annual benefits from *Final Tier 2/Gasoline Sulphur Rule* outweighed costs by a ratio of 4.8 to 1. For the *Final Heavy-Duty Engine/Diesel Fuel Rule*, this ratio is 16.8 to 1. It should be noted that such results are due to the combination of new vehicle emission standards and the two fuel regulations (i.e., low sulphur gasoline and low sulphur diesel). However, given the similar characteristics of the Canadian vehicle fleet, a Canadian vehicle and fuels program that aligns with that of the United States, and the fact that the actual incremental costs of the proposed Regulations in Canada is expected to be considerably lower than in the United States, it is clear that the benefits of the proposed Canadian Regulations outweigh the associated costs.

#### Competitiveness Implications

The automotive industry is a key sector of the Canadian economy and is in an extremely competitive situation. Since 1989, the industry has experienced a growth in productivity to the point that it is now among the few industries with higher productivity than its U.S. counterpart. Referring to the Harbour and Associates Inc. 2000 report, Industry Canada indicates "that Canada is 11% more productive than the United States in terms of labour hours per vehicle. On average, Canada uses only 24.4 labour hours per vehicle, whereas the United States uses 27.1 labour hours per vehicle."<sup>8</sup> Of the ten top most productive plants in North America, four are in Canada.

In 1999, direct labour cost was 38 percent lower in Canada than in the United States. Industry Canada adds that "Canadian plants have won 5 out of the 15 J.D. Power Plant Quality Awards for North America." The automotive industry is export-oriented with less than 20 percent of production consumed in Canada.<sup>9</sup>

As a result of being competitive, the Canadian automotive industry enjoys a large share of investment relative to its size. Harmonized regulations can be seen in this context as a critical factor in maintaining the benefits of industry integration and supporting the competitiveness of the Canadian automotive industry.

les normes plus strictes, ainsi que l'élaboration du projet de règlement, l'administration et les activités de vérification du respect de la Loi. Au mois de février 2001, le ministre de l'Environnement a annoncé le financement nécessaire au soutien du projet de règlement dans le cadre des ressources destinées au respect de l'Annexe sur l'ozone de l'Accord de 1991 entre le Canada et les États-Unis d'Amérique sur la qualité de l'air.

#### *Avantages et coûts*

L'EPA a conclu que les avantages annuels produits aux États-Unis par l'application de la *Règle finale sur les véhicules de la catégorie 2 et sur la teneur en soufre de l'essence* l'emportaient sur les coûts dans une proportion de 4,8 contre 1. En ce qui a trait aux avantages produits par l'application de la *Règle finale sur les moteurs de véhicules lourds et le carburant diesel*, la proportion est de 16,8 contre 1. Il faut observer que ces résultats sont obtenus par la combinaison des nouvelles normes d'émissions des véhicules et de la réglementation sur deux carburants (soit l'essence et le diesel à faible teneur en soufre). Toutefois, compte tenu de la similitude des caractéristiques du parc de véhicules canadiens, du programme sur les véhicules et les carburants harmonisé au programme américain et du fait qu'on s'attend à ce que les coûts différentiels actuels associés au projet de règlement au Canada soient considérablement moindres que les coûts engendrés aux États-Unis, il est évident que les avantages du règlement projeté au Canada l'emportent sur les coûts afférents.

#### Incidences sur la compétitivité

L'industrie de l'automobile constitue un secteur important de l'économie canadienne et opère dans un milieu d'extrême concurrence. Depuis 1989, l'industrie a réalisé des gains de productivité qui lui permettent désormais de se situer parmi les rares industries dont la productivité est plus élevée que celle des concurrents américains. Se fondant sur le rapport préparé en 2000 par la Harbour and Associates Inc., Industrie Canada indique que « en ce qui concerne la productivité à l'heure par véhicule, le Canada dépasse de 11 pour cent la productivité des États-Unis. En moyenne, le Canada ne requiert que 24,4 heures-personnes par véhicule, comparativement aux États-Unis, où il faut compter 27,1 heures-personnes par véhicule<sup>8</sup>. » Parmi les dix usines les plus productives en Amérique du Nord, quatre sont situées au Canada.

En 1999, les coûts de main-d'œuvre directs étaient de 38 p. 100 moins élevés au Canada qu'aux États-Unis. Industrie Canada ajoute que « les usines canadiennes ont remporté 5 des 15 J.D. Power Plant Quality Awards pour l'Amérique du Nord. » L'industrie de l'automobile est une industrie axée sur l'exportation dont moins de 20 p. 100 de la production est destinée aux consommateurs canadiens<sup>9</sup>.

Par sa compétitivité, l'industrie canadienne de l'automobile attire une large part d'investissements malgré sa taille. Dans ce contexte, on peut considérer que l'harmonisation de la réglementation constitue un facteur essentiel au maintien des avantages apportés par l'intégration et au soutien de la compétitivité de l'industrie canadienne de l'automobile.

<sup>8</sup> Industry Canada, *Canada's Automotive Industry 2000*. The report is available at the following Web site: <http://strategis.ic.gc.ca>. The Harbour and Associates report is the most authoritative reference for productivity on the automotive sector.

<sup>9</sup> Industry Canada, *The Competitiveness of the Canadian Automotive Sector* (February 1998, also available at the following Web site: <http://strategis.ic.gc.ca>). The relative high ratio of production relative to Canadian sales is an indication that the industry is export-oriented. For example, the "Big Three car manufacturers produce twice as many vehicles in Canada than they sell."

<sup>8</sup> *Canada's Automotive Industry 2000*, Industrie Canada. On peut obtenir le rapport à l'adresse suivante : <http://strategis.ic.gc.ca>. Le rapport de Harbour and Associates est le document de référence qui fait le plus autorité en matière de productivité dans le secteur de l'automobile.

<sup>9</sup> *The Competitiveness of the Canadian Automotive Sector*, Industrie Canada, (février 1998, également disponible sur le site <http://strategis.ic.gc.ca>). Le ratio de production relativement élevé par rapport aux ventes canadiennes indique que l'industrie est axée sur l'exportation. Ainsi, « les trois grands constructeurs d'automobiles produisent deux fois plus de véhicules qu'ils n'en vendent au Canada. »

### Consultation

The proposed Regulations have been developed in a process that builds on a long history of consultation on motor vehicle emissions, i.e., most recently, the 1995 CCME Task Force on Cleaner Vehicles and Fuels, the 1998 promulgation of new Regulations under the *Motor Vehicle Safety Act*, and the passage of CEPA, 1999 with its Part 7, Division 5 addressing vehicle and engine emissions. Consultations on the proposed Regulations began through the extensive consultation process to develop the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels that was published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 17, 2001.

On April 4, 2000, the Deputy Minister of the Environment wrote to a wide range of stakeholders inviting them to participate in the development of the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels. Environment Canada prepared a discussion paper entitled "Future Canadian Emission Standards for Vehicles and Engines and Standards for Reformulation of Petroleum-based Fuels" which was distributed to all interested parties. On May 25 and 26, 2000, Environment Canada convened a multi-stakeholder workshop in Toronto to discuss future measures to reduce air pollution from vehicles, engines and fuels. The workshop was attended by 125 representatives from federal, provincial, territorial and municipal governments, environmental and health organizations, the petroleum refining industry, automotive and engine manufacturers, and the alternative fuels sector. In July, 2000, workshop presentations and related written submissions were distributed to all stakeholders.

The consultation revealed a broad consensus that Canada's emission standards for on-road vehicles and engines should be based on alignment with corresponding U.S. federal programs. Commenters recognized that the highly integrated North American automotive manufacturing industry together with the alignment with aggressive EPA programs to reduce vehicle emissions will allow Canada to achieve significant emissions reduction in a cost-effective manner.

There were different views on the need for Canada to implement fleet-averaging emission standards as in the United States. The auto industry advocated Canada/United States product alignment with no fleet averaging while the Canadian Petroleum Products Institute (CPPI) and the Greater Vancouver Regional District (GVRD) recommended adopting a fleet average standard requiring manufacturers to consider their sales in Canada to achieving an overall emission performance comparable with the United States (Note: this topic is discussed in the "Alternatives" section).

The "Support Document to the Notice of Intent on the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels" contains background on the issues and summarizes the input provided at the workshop and through written submission.

### Additional Consultations

In November 2001, Environment Canada distributed a discussion draft of the proposed Regulations to the provinces and to a broad range of stakeholders to further focus consultations on this initiative. The discussion draft was also posted on Environment Canada's website to ensure its wide availability. There was support for many aspects of the Regulations and some additional suggestions were made. Meetings were held with industry

### Consultations

Le projet de règlement est le résultat de mécanismes qui tirent parti d'une longue suite de consultations sur les émissions des véhicules automobiles (par exemple, récemment, le Groupe de travail sur les véhicules et les carburants moins polluants (1995) du CCME, et en 1998, l'adoption de nouveaux règlements en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile* et l'adoption en 1999, de la LCPE, la section 5 de la partie 7 qui portent sur les émissions des véhicules et des moteurs). Les consultations autour du projet de règlement ont en fait commencé avec les longues consultations tenues pour le Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 17 février 2001.

Le 4 avril 2000, le sous-ministre de l'Environnement écrivait à une grande variété de parties intéressées les invitant à participer à la préparation du Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants. Environnement Canada a préparé un document de discussion intitulé *Futures normes canadiennes visant les émissions des véhicules et des moteurs, ainsi que la reformulation des combustibles à base de pétrole*, que le Ministère a distribué à toutes les parties intéressées. Les 25 et 26 mai 2000, Environnement Canada a tenu à Toronto un atelier réunissant des intervenants de nombreux secteurs, afin de débattre des mesures futures visant à réduire la pollution atmosphérique due aux véhicules, aux moteurs et aux carburants. L'atelier réunissait 125 représentants des paliers fédéral, provincial, territorial et municipal, des organismes touchant l'environnement et la santé, l'industrie des raffineries de pétrole, les fabricants de voitures et de moteurs et le secteur des combustibles de remplacement. En juillet 2000, toutes les parties intéressées ont reçu les exposés de l'atelier 2000 et les mémoires écrits afférents.

La consultation fait ressortir un large consensus : les normes canadiennes d'émissions des véhicules et moteurs routiers devraient reposer sur l'harmonisation avec les programmes fédéraux américains correspondants. Les commentateurs étaient conscients que la forte intégration de l'industrie nord-américaine de la construction automobile et le fait de l'alignement avec les programmes rigoureux de l'EPA pour réduire les émissions des véhicules permettront au Canada de parvenir à des réductions importantes des émissions, de façon rentable.

Pour ce qui est de la nécessité que le Canada adopte des normes d'émissions sur la moyenne du parc, comme aux États-Unis, les points de vue étaient différents. L'industrie de l'automobile préconisait un ciblage Canada-États-Unis sur les produits, sans moyenne de parc, tandis que l'Institut canadien des produits pétroliers (ICPP) et le district régional du Vancouver métropolitain (GVRD) recommandaient l'adoption d'une norme de moyenne de parc exigeant des fabricants de tenir compte de leurs ventes au Canada afin de parvenir à un rendement global, en matière d'émissions, comparable à celui des États-Unis (remarque : nous abordons ce thème à la Partie « Solutions envisagées »).

On trouvera au Document d'appui à l'avis d'intention du Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, des documents de fond sur les enjeux et le résumé des opinions exprimées par l'atelier et dans les mémoires.

### Consultations supplémentaires

En novembre 2001, Environnement Canada distribuait en version de discussion le projet de règlement aux provinces et à toute une variété de parties intéressées, afin de concentrer davantage les consultations sur cette initiative. La version de discussion a été également affichée sur le site Web d'Environnement Canada, afin qu'elle soit largement accessible. Nous avons obtenu un appui sur nombre d'aspects du Règlement, de même que quelques

representatives to consider practical aspects of the proposed Regulations. The following paragraphs summarize the main issues raised by stakeholders.

The Canadian Vehicle Manufacturer's Association and the Association of International Automobile Manufacturers of Canada continued to support alignment with EPA rules but favoured a voluntary approach, through memoranda of understanding and opposed a Canadian fleet average NOx emission standard. These items are discussed in the "Alternatives" section.

The vehicle manufacturers also commented on the national emissions mark. The national emissions mark is required by CEPA, 1999. Environment Canada believes that the most logical place to apply the mark is on or adjacent to the EPA compliance information label. Since standards are aligned and Canada accepts U.S. certification, a single combined label can be applied to products that are sold in both countries, consistent with the manufacturers' desire for harmonization.

The vehicle manufacturers requested an option to place the national emissions mark adjacent to the statement of compliance label required under the *Motor Vehicle Safety Act* — this flexibility is included in the proposed Regulations. The manufacturers also requested that a single combined mark be designed to take the place of a separate national safety mark and national emissions mark. Environment Canada and Transport Canada are examining the feasibility of providing an option that would combine the two marks or having an alternative national emissions mark that will meet the legislative requirements of CEPA, 1999 in a manner that may be more practical for the industry.

The vehicle manufacturers requested that the rental rate paid by the Minister for test vehicles be increased from the current rate of 12 percent per year of the manufacturer's suggested retail price (MSRP) to a rate of 21 percent, to be more representative of current depreciation rates of new vehicles. The proposed Regulations include a higher first year rental rate (18 percent). The proposed rate is slightly lower than that recommended by the industry to account for the fact that it is based on the MSRP and that the nature of the use/maintenance of test vehicles would tend to subject them to less depreciation than average vehicles.

The Engine Manufacturers Association supports the use of a combined Canadian/U.S. emission labels provided for in the proposed Regulations. They, along with the vehicle manufacturers requested that the burden of any administrative requirements for Canada be minimized. These include avoiding a Canadian standard involving averaging, banking and trading and making submission of compliance documentation as efficient as possible, for example by allowing electronic submission. The proposed Regulations have been designed to address these issues.

The Motorcycle and Moped Industry Council (MMIC) also supported alignment with U.S. rules. The United States is proposing to upgrade motorcycle emission standards and the industry expressed concern that the Canadian standards would automatically update to the new U.S. rules, which are anticipated to be more complex than the current ones. Environment Canada notes this concern and will consider the impact of any significant changes in U.S. emission standards on the Canadian program.

suggestions supplémentaires. Nous avons rencontré les représentants de l'industrie afin d'étudier les aspects pratiques du projet de règlement. Les paragraphes qui suivent résument les principaux points soulevés par les parties intéressées.

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules et l'Association des fabricants internationaux d'automobiles du Canada ont encore appuyé l'harmonisation avec les règles de l'EPA, tout en favorisant une approche volontaire, par des protocoles d'entente, s'opposant à une norme canadienne d'émissions de NOx sur la moyenne du parc de véhicules. Nous traitons de ces points à la rubrique « Solutions envisagées ».

Les fabricants de véhicules automobiles ont également donné leur avis sur la marque nationale. Cette marque est exigée en vertu de la LCPE (1999). Environnement Canada estime que l'endroit le plus logique pour l'appliquer est sur l'étiquette d'information de conformité de l'EPA ou à côté de celle-ci. Puisque les normes sont harmonisées et que le Canada accepte la certification des États-Unis, on peut appliquer sur les produits vendus dans les deux pays les étiquettes combinées, ce qui répond au désir d'harmonisation des fabricants.

Les fabricants de véhicules ont demandé le choix de placer la marque nationale adjacente à l'étiquette de conformité en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*, souplesse qui est accordée dans le projet de règlement. Les fabricants ont aussi demandé la préparation d'une seule marque combinée qui prendrait la place d'une marque nationale distincte de sécurité et de la marque nationale relative aux émissions. Environnement Canada et Transport Canada étudient la possibilité d'offrir un choix combinant les deux marques ou une possibilité qui, tout en rencontrant les exigences de la LCPE (1999), serait plus pratique pour l'industrie.

Les fabricants de véhicules ont demandé que le taux de location versé par le ministre pour les véhicules d'essai soit majoré, pour passer du taux actuel de 12 p. 100 par an du prix de détail suggéré des fabricants à un taux de 21 p. 100, qui illustre mieux les taux actuels d'amortissement des véhicules neufs. Le projet de règlement prévoit un taux de location supérieur pour la première année (18 p. 100). Le taux envisagé est légèrement inférieur à la recommandation de l'industrie, pour rendre compte du fait qu'il repose sur le prix de détail suggéré et que la nature de l'utilisation et de l'entretien des véhicules d'essai le rendrait moins sujet à la dépréciation que les véhicules habituels.

La Engine Manufacturers Association appuie, en ce qui a trait aux émissions, une étiquette canado-américaine combinée tel que le prévoit le projet de règlement. L'association et les constructeurs de véhicules ont demandé que soit minimisé le fardeau des exigences administratives pour le Canada, en évitant entre autres une norme canadienne fondée sur une moyenne, une accumulation et des échanges. Parmi leur demande se trouve également l'amélioration de l'efficacité du mécanisme de présentation des documents de conformité, en permettant par exemple une présentation électronique. Le projet de règlement répond à ces préoccupations.

Le Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur (CIMC) était également favorable à l'harmonisation avec les règles américaines. Les États-Unis envisagent le relèvement des normes d'émissions des motocyclettes et l'industrie a exprimé sa crainte que les normes canadiennes seraient automatiquement modifiées en fonction des nouvelles règles américaines, que l'on prévoit plus complexes que les règles actuelles. Environnement Canada prend note de cette préoccupation et tiendra compte de l'impact de toute modification importante des normes d'émissions américaines sur le programme canadien.

*Compliance and Enforcement*

Environment Canada administers a comprehensive program to audit compliance with current federal emission standards. The proposed Regulations will be enforced in the same manner. Manufacturers and importers are responsible for ensuring that their products comply with the proposed Regulations and are required to produce and maintain evidence of such conformity. The program will include:

- authorizing and monitoring use of the national emissions mark;
- reviewing company evidence of conformity;
- monitoring data submission for compliance with the corporate fleet average NOx standard and the banking or trading of emission credits;
- registering company notices of defects affecting emission controls;
- inspections of test vehicles and engines and their emission-related components;
- laboratory emissions tests of sample new vehicles and engines that are representative of products offered for sale in Canada; and
- laboratory emissions tests on typical in-use vehicles obtained from consumers.

Environment Canada plans to coordinate efforts with the EPA by sharing information to increase program efficiency and effectiveness.

If a vehicle or engine is found not to comply with the proposed Regulations, the manufacturer or importer is subject to the enforcement provisions of CEPA, 1999. In this situation, the normal course of events is to perform sufficient engineering assessment to determine if a notice of defect should be issued by the company to the owners of the particular model of vehicle or engine. In most cases, this results in a product recall to fix the defect.

In addition to the evaluation of individual vehicles and engines to confirm compliance with prescribed standards, there are a number of administrative requirements. When verifying compliance with the proposed Regulations, Environment Canada's Compliance and Enforcement Policy will be applied. Once there is a confirmation that a violation has been committed, the appropriate response will be selected, based on the following criteria:

- Nature of the alleged violation: This includes consideration of the damage, the intent of the alleged violator, whether it is a repeat violation, and whether an attempt has been made to conceal information or otherwise subvert the objectives and requirements of CEPA, 1999.
- Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator: The desired result is compliance within the shortest possible time and with no further repetition of the violation. Factors to be considered include the violator's history of compliance with CEPA, 1999, willingness to cooperate with enforcement officials, and evidence of corrective action already taken.
- Consistency: Enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce CEPA, 1999.

*Contacts*

Ross White, Director, Transportation Systems Branch, Air Pollution Prevention Directorate, Department of the Environment, Ottawa, Ontario K1A 0H3, (819) 953-1120 (Telephone), (819)

*Respect et exécution*

Environnement Canada administre un programme complet de vérification de l'observation des normes fédérales sur les émissions. Le projet de règlement sera appliqué de la même manière. Les fabricants et les importateurs doivent veiller à ce que leurs produits soient conformes au projet de règlement et doivent produire la justification de la conformité. Le programme comprendra ce qui suit :

- autorisation et surveillance de l'utilisation de la marque nationale;
- examen des justifications de la conformité;
- surveillance de la présentation des données à l'égard de la conformité aux normes moyennes de NOx des parcs de véhicules des entreprises, ainsi que de l'accumulation ou l'échange de points relatifs aux émissions;
- inscription des avis de défaut de l'entreprise concernant les contrôles des émissions;
- inspection des véhicules d'essai et des moteurs et de leurs éléments liés aux émissions;
- essai d'émissions en laboratoire des véhicules et moteurs neufs échantillons représentatifs des produits offerts en vente au Canada;
- essai d'émissions en laboratoire sur les véhicules conventionnels utilisés obtenus des consommateurs.

Environnement Canada compte coordonner ses efforts avec l'EPA en partageant l'information, de façon à augmenter l'efficacité et l'efficience du programme.

Si un véhicule ou un moteur ne se conforme pas au projet de règlement, le fabricant ou l'importateur tombe sous le coup des dispositions de la LCPE (1999). Dans une telle éventualité, le cours normal des événements serait de mener une évaluation technique suffisante pour décider s'il y a lieu que l'entreprise délivre un avis de défaut aux propriétaires du modèle de véhicule ou de moteur. Dans la plupart des cas, cela aboutit à un rappel du produit pour réparer le défaut.

En plus de l'évaluation de véhicules et de moteurs en particulier pour confirmer le respect des normes prescrites, il faut mentionner un certain nombre d'exigences administratives. Lors de la vérification de la conformité à la réglementation envisagée, on appliquera la politique d'observation et d'exécution d'Environnement Canada. Si l'on confirme qu'il y a eu infraction, on interviendra de la façon appropriée d'après les critères qui suivent :

- Nature de l'infraction présumée : cela comprend l'évaluation du dommage, l'intention du présumé transgresseur, la question de savoir s'il y a eu infraction répétée et si on a essayé de cacher l'information ou autrement contourner les objectifs et les exigences de la LCPE (1999).
- Efficacité dans l'obtention du résultat voulu auprès du transgresseur présumé : le résultat souhaité est l'observation dans le plus court délai possible, sans répétition ultérieure de l'infraction. Les facteurs dont on doit tenir compte comprennent les antécédents d'observation de la LCPE (1999) par le transgresseur, sa disposition à collaborer avec les responsables de l'exécution ainsi que les preuves des mesures correctives déjà prises.
- Cohérence : les agents d'exécution tiendront compte de la façon dont des situations analogues ont été traitées, pour arrêter les mesures à prendre afin d'appliquer la LCPE (1999).

*Personnes-ressources*

Ross White, Directeur, Systèmes de transport, Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique, Ministère de l'Environnement, Ottawa (Ontario) K1A 0H3, (819) 953-1120

953-7815 (Facsimile), ross.white@ec.gc.ca (Electronic mail); Arthur Sheffield, Regulatory and Economic Analysis Branch, Economic and Regulatory Affairs Directorate, Department of the Environment, Ottawa, Ontario K1A 0H3, (819) 953-1172 (Telephone), (819) 997-2769 (Facsimile), arthur.sheffield@ec.gc.ca (Electronic mail).

(téléphone), (819) 953-7815 (télécopieur), ross.white@ec.gc.ca (courriel); Arthur Sheffield, Évaluations réglementaires et économiques, Affaires économiques et réglementaires, Ministère de l'Environnement, Ottawa (Ontario) K1A 0H3, (819) 953-1172 (téléphone), (819) 997-2769 (télécopieur), arthur.sheffield@ec.gc.ca (courriel).

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 332(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>a</sup>, that the Governor in Council proposes, pursuant to section 160 of that Act, to make the annexed *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Any person may, within 60 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the reasons for the objection. All comments and notices of objection must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Ross White, Director, Transportation Systems Branch, Air Pollution Prevention Directorate, Environmental Protection Service, Department of the Environment, Ottawa, Ontario K1A 0H3.

A person who provides information to the Minister may submit with the information a request that it be treated as confidential, in accordance with section 313 of the Act.

Ottawa, March 21, 2002

EILEEN BOYD  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

### ON-ROAD VEHICLE AND ENGINE EMISSION REGULATIONS

#### INTERPRETATION

1. (1) The following definitions apply in these Regulations.
- “Act” means the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. (*Loi*)
- “approach angle” means the smallest angle, in a plan side view of a vehicle, formed by the level surface on which the vehicle is standing and a line tangent to the front tire static loaded radius arc and touching the underside of the vehicle forward of the front tire. (*angle d’approche*)
- “auxiliary emission control device” means any element of design which senses temperature, vehicle speed, engine RPM, transmission gear, manifold vacuum, or any other parameter for the purpose of activating, modulating, delaying, or deactivating the operation of any part of the emission control system. (*dispositif antipollution auxiliaire*)
- “basic vehicle frontal area” means the area enclosed by the geometric projection of the basic vehicle, which includes tires but does not include mirrors or air deflectors, along the longitudinal axis of the vehicle onto a plane perpendicular to that axis. (*surface frontale du véhicule de base*)

<sup>a</sup> S.C. 1999, c. 33

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)*<sup>a</sup>, que la gouverneure en conseil, en vertu de l’article 160 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre de l’Environnement, dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou un avis d’opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l’article 333 de cette loi. Ils sont priés d’y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d’envoyer le tout à Ross White, Directeur, Direction des systèmes de transports, Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique, Service de la protection de l’environnement, ministère de l’Environnement, Ottawa (Ontario) K1A 0H3.

Quiconque fournit des renseignements au ministre peut en même temps présenter une demande de traitement confidentiel aux termes de l’article 313 de cette loi.

Ottawa, le 21 mars 2002

*La greffière adjointe du Conseil privé,*  
EILEEN BOYD

### RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES VÉHICULES ROUTIERS ET DE LEURS MOTEURS

#### DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

1. (1) Les définitions qui suivent s’appliquent au présent règlement.
- « angle de sortie » Le plus petit angle formé par l’horizontale du terrain plat où se trouve le véhicule et la tangente à l’arc du rayon sous charge arrière qui touche le dessous du véhicule derrière le pneu arrière. (*departure angle*)
- « angle d’approche » Le plus petit angle formé par l’horizontale du terrain plat où se trouve le véhicule et la tangente à l’arc du rayon sous charge avant qui touche le dessous du véhicule devant le pneu avant. (*approach angle*)
- « angle de rampe » Le supplément du plus grand angle formé par deux tangentes aux arcs du rayon sous charge avant et arrière dont l’intersection touche le dessous du véhicule. (*break-over angle*)
- « année de modèle » L’année utilisée par le constructeur, conformément aux exigences prévues à l’article 3, pour désigner un modèle de véhicule ou de moteur. (*model year*)
- « arc du rayon sous charge » Partie d’un cercle dont le centre correspond à celui de l’ensemble pneu-jante standard d’un

<sup>a</sup> L.C. 1999, ch. 33

- “break-over angle” means the supplement of the largest angle, in the plan side view of a vehicle, that can be formed by two lines tangent to the front and rear static loaded radii arcs and intersecting at a point on the underside of the vehicle. (*angle de rampe*)
- “CFR” means Title 40, chapter I, subchapter C, part 86, of the *Code of Federal Regulations* of the United States as amended from time to time. (*CFR*)
- “complete heavy-duty vehicle” means a heavy-duty vehicle having a GVWR of 6350 kg (14,000 pounds) or less that is powered by an Otto-cycle engine and that has a primary load carrying device or container attached at the time the vehicle leaves the control of the manufacturer of the engine. (*véhicule lourd complet*)
- “crankcase emissions” means substances that cause air pollution and that are emitted to the atmosphere from any portion of the engine crankcase ventilation or lubrication systems. (*émissions du carter*)
- “curb weight” means the actual or manufacturer’s estimated weight of a vehicle in operational status with all standard equipment and weight of fuel at nominal tank capacity and the weight of optional equipment. (*masse en état de marche*)
- “departure angle” means the smallest angle, in a plan side view of a vehicle, formed by the level surface on which the vehicle is standing and a line tangent to the rear tire static loaded radius arc and touching the underside of the vehicle rearward of the rear tire. (*angle de sortie*)
- “diesel engine” means a type of engine that has operating characteristics significantly similar to those of the theoretical Diesel combustion cycle. The non-use of a throttle during normal operation is indicative of a diesel engine. (*moteur diesel*)
- “diesel heavy-duty vehicle” means a heavy-duty vehicle that is powered by a diesel engine. (*véhicule lourd diesel*)
- “element of design” means
- any control system, including computer software, electronic control system and computer logic;
  - any control system calibrations;
  - the results of systems interaction; or
  - any hardware items on a vehicle or engine. (*élément de conception*)
- “emission control system” means a unique group of emission control devices, auxiliary emission control devices, engine modifications and strategies, and other elements of design used to control emissions from a vehicle. (*système antipollution*)
- “EPA” means the United States Environmental Protection Agency. (*EPA*)
- “evaporative emissions” means hydrocarbons emitted into the atmosphere from a vehicle, other than exhaust emissions and crankcase emissions. (*gaz d’évaporation*)
- “exhaust emissions” means substances emitted to the atmosphere from any opening downstream from the exhaust port of a vehicle’s engine. (*émissions de gaz d’échappement*)
- “Federal Test Procedure” means the test procedure as described in subsections 130(a) through (d) and (f) of Subpart B of the CFR which is designed to measure urban driving exhaust and evaporative emissions over the *Urban Dynamometer Driving Schedule* set out in Appendix I of the CFR. (*Federal Test Procedure*)
- “fleet” means all vehicles of a model year that a company manufactures in Canada, or imports into Canada, for the purpose of sale of those vehicles to the first retail purchaser. (*pare*)
- “full useful life emission bin” means a set of emission standards applicable to exhaust emissions, measured using the *Federal*
- véhicule et dont le rayon représente la distance qui sépare ce centre du terrain plat où se trouve le véhicule, lequel rayon est mesuré selon la masse en état de marche du véhicule, lorsque la roue est parallèle à la ligne médiane longitudinale du véhicule et que le pneu est gonflé à la pression recommandée par le fabricant. (*static loaded radius arc*)
- « arrondir » Arrondir selon la méthode ASTM-E29-93a de l’American Society for Testing and Materials. (*rounded*)
- « camionnette » Véhicule routier dont le PNBV est d’au plus 3 856 kg (8 500 livres), la masse en état de marche d’au plus 2 722 kg (6 000 livres) et la surface frontale du véhicule de base d’au plus 4,2 m<sup>2</sup> (45 pieds carrés) et qui, selon le cas :
- est conçu principalement pour le transport de biens ou a été modifié à partir d’un véhicule conçu à cette fin;
  - est conçu principalement pour le transport de personnes et compte un nombre désigné de places assises supérieur à douze;
  - peut présenter des caractéristiques spéciales lui permettant de rouler hors des routes, soit quatre roues motrices et au moins quatre des caractéristiques énumérées aux sous-alinéas (i) à (v), calculées selon sa masse en état de marche, sur une surface de niveau, lorsque les roues avant sont parallèles à la ligne médiane longitudinale du véhicule et que les pneus sont gonflés à la pression recommandée par le fabricant :
    - angle d’approche d’au moins 28 degrés,
    - angle de rampe d’au moins 14 degrés,
    - angle de sortie d’au moins 20 degrés,
    - jeu fonctionnel d’au moins 20,3 cm (8 pouces),
    - garde au sol sous les essieux avant et arrière d’au moins 17,8 cm (7 pouces). (*light-duty truck*)
- « camionnette légère » Camionnette dont le PNBV est d’au plus 2 722 kg (6 000 livres). (*light light-duty truck*)
- « camionnette lourde » Camionnette dont le PNBV est supérieur à 2 722 kg (6 000 livres). (*heavy light-duty truck*)
- « capacité nominale du réservoir à carburant » Volume du réservoir recommandé par le constructeur, au trois huitièmes de litre (dixième de gallon US) près, qui peut être rempli de carburant par le goulot de remplissage du réservoir. (*nominal fuel tank capacity*)
- « CFR » La partie 86, section de chapitre C, chapitre I, titre 40, du *Code of Federal Regulations* des États-Unis. (*CFR*)
- « dispositif antipollution auxiliaire » Tout élément de conception qui perçoit la température, la vitesse du véhicule, le régime du moteur, le système de transmission, la dépression dans la tubulure ou tout autre paramètre dans le but d’activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement de toute partie du système antipollution. (*auxiliary emission control device*)
- « durée de vie utile » La période de temps ou d’utilisation durant laquelle une norme d’émissions s’applique à un véhicule ou à un moteur, laquelle période peut être de durée intermédiaire ou totale, telle qu’elle est établie dans le CFR. (*useful life*)
- « élément de conception »
- Tout système de commande, y compris le logiciel, le système de commande électronique et la logique de l’ordinateur;
  - les calibrages du système de commande;
  - les résultats de l’interaction entre les systèmes;
  - les ferrures d’un véhicule ou d’un moteur. (*element of design*)

- Test Procedure*, that is equivalent to a horizontal row of standards in Table S04-1 in section 1811, Subpart S, of the *CFR*. (*intervalle d'émissions de durée de vie totale*)
- “GVWR” means the gross vehicle weight rating specified by a manufacturer as the maximum design loaded weight of a single vehicle. (*PNBV*)
- “heavy-duty engine” means an engine designed to be used for motive power in a heavy-duty vehicle, other than a medium-duty passenger vehicle or a complete heavy-duty vehicle. (*moteur de véhicule lourd*)
- “heavy-duty vehicle” means an on-road vehicle that has a GVWR of more than 3,856 kg (8,500 pounds) or that has a curb weight of more than 2,722 kg (6,000 pounds) or a basic vehicle frontal area in excess of 4.2 m<sup>2</sup> (45 square feet). (*véhicule lourd*)
- “heavy light-duty truck” means a light-duty truck having a GVWR of more than 2,722 kg (6,000 pounds). (*camionnette lourde*)
- “light-duty truck” means an on-road vehicle that has a GVWR of 3,856 kg (8,500 pounds) or less, that has a curb weight of 2,722 kg (6,000 pounds) or less and a basic vehicle frontal area of 4.2 m<sup>2</sup> (45 square feet) or less and that
- (a) is designed primarily for the transportation of property or that is a derivative of a vehicle that is so designed;
  - (b) is designed primarily for the transportation of persons and has a designated seating capacity of more than 12 persons; or
  - (c) is available with special features that enable it to be operated and used off-road, the special features being four-wheel drive and at least four of the following characteristics calculated when the vehicle is at curb weight, on a level surface with the front wheels parallel to the vehicle's longitudinal centreline, and the tires are inflated to the manufacturer's recommended pressure, namely,
    - (i) an approach angle of not less than 28 degrees,
    - (ii) a break-over angle of not less than 14 degrees,
    - (iii) a departure angle of not less than 20 degrees,
    - (iv) a running clearance of not less than 20.3 cm (8 inches), and
    - (v) front and rear axle clearances of not less than 17.8 cm (7 inches). (*camionnette*)
- “light-duty vehicle” means an on-road vehicle that is designed primarily for the transportation of persons and has a designated seating capacity of not more than 12 persons. (*véhicule léger*)
- “light light-duty truck” means a light-duty truck that has a GVWR of 2,722 kg (6,000 pounds) or less. (*camionnette légère*)
- “medium-duty passenger vehicle” means a heavy-duty vehicle that has a GVWR of less than 4,536 kg (10,000 pounds) and that is designed primarily for the transportation of persons but does not include any vehicle that
- (a) is a truck that is incomplete because it does not have a primary load carrying device or container attached;
  - (b) has a seating capacity of more than 12 persons;
  - (c) is designed to seat more than 9 persons behind the driver; or
  - (d) is equipped with an open cargo area (for example a pickup truck box or bed) of 183 cm (72.0 inches) in interior length or more or with a covered box not readily accessible from the passenger compartment. (*véhicule moyen à passagers*)
- « émissions de gaz d'échappement » Substances rejetées dans l'atmosphère à partir de toute ouverture en aval de la lumière d'échappement du moteur d'un véhicule. (*exhaust emissions*)
- « émissions du carter » Substances qui provoquent la pollution atmosphérique et qui sont rejetées dans l'atmosphère à partir de toute partie du système de ventilation ou de lubrification du carter. (*crankcase emissions*)
- « EPA » L'Environmental Protection Agency des États-Unis. (*EPA*)
- « *Federal Test Procedure* » La méthode d'essai décrite aux alinéas 130a) à d) et f) de la sous-partie B du *CFR*, qui est destinée à mesurer les émissions de gaz d'échappement et de gaz d'évaporation dues à la conduite en zone urbaine d'après l'*Urban Dynamometer Driving Schedule* figurant à l'appendice I du *CFR*. (*Federal Test Procedure*)
- « gaz d'évaporation » Hydrocarbures rejetés dans l'atmosphère à partir d'un véhicule, à l'exclusion des émissions de gaz d'échappement et des émissions du carter. (*evaporative emissions*)
- « intervalle d'émissions de durée de vie totale » L'ensemble des normes d'émissions applicable aux émissions de gaz d'échappement mesurées selon la *Federal Test Procedure*, qui équivaut à l'une ou l'autre des rangées de normes dans le tableau S04-1 de l'article 1811, sous-partie S, du *CFR*. (*full useful life emission bin*)
- « Loi » La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. (*Act*)
- « masse en état de marche » Le poids réel d'un véhicule en état de marche, ou celui estimé par le constructeur, compte tenu de tout équipement standard, du poids du carburant calculé selon la capacité nominale du réservoir à carburant et du poids de l'équipement facultatif. (*curb weight*)
- « moteur à cycle Otto » Type de moteur dont les caractéristiques de fonctionnement sont essentiellement similaires à celles du cycle de combustion théorique Otto. L'utilisation d'un papillon pendant le fonctionnement normal est caractéristique d'un moteur à cycle Otto. (*Otto-cycle engine*)
- « moteur de véhicule lourd » Moteur conçu pour propulser un véhicule lourd, autre qu'un véhicule moyen à passagers ou un véhicule lourd complet. (*heavy-duty engine*)
- « moteur diesel » Type de moteur dont les caractéristiques de fonctionnement sont essentiellement similaires à celles du cycle de combustion théorique diesel. La non-utilisation d'un papillon pendant le fonctionnement normal est caractéristique d'un moteur diesel. (*diesel engine*)
- « motocyclette » Véhicule routier à deux ou trois roues muni d'un phare, d'un feu arrière et d'un feu stop et dont la masse en état de marche est d'au plus 793 kg (1 749 livres), à l'exclusion du véhicule dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm<sup>3</sup> (3,1 pouces cubes) ou de celui qui, avec un conducteur dont le poids est de 80 kg (176 livres), ne peut :
- a) soit démarrer à partir du point mort à l'aide du moteur seulement;
  - b) soit dépasser une vitesse de 40 km/h (25 mi/h) sur une surface de niveau revêtue. (*motorcycle*)
- « NOx » Les oxydes d'azote qui représentent la quantité totale de monoxyde d'azote et de dioxyde d'azote contenue dans un échantillon de gaz comme si le monoxyde d'azote était sous forme de dioxyde d'azote. (*NOx*)
- « parc » L'ensemble des véhicules d'une année de modèle donnée qu'une entreprise construit ou importe au Canada et qui sont destinés à la vente au premier usager. (*fleet*)

- “model year” means the year that is used by a manufacturer to designate a model of vehicle or engine, as described in section 3. (*année de modèle*)
- “motorcycle” means an on-road vehicle with a headlight, taillight and stoplight and having two or three wheels and a curb weight of 793 kg (1,749 pounds) or less, but does not mean a vehicle that has an engine displacement of less than 50 cm<sup>3</sup> (3.1 cubic inches), or that, with an 80 kg (176 pound) driver
- cannot start from a dead stop using only the engine; or
  - cannot exceed a speed of 40 km/h (25 mph) on a level paved surface. (*motocyclette*)
- “nominal fuel tank capacity” means the volume of the fuel tank specified by the manufacturer to the nearest three eighths of a litre (tenth of a U.S. gallon) which may be filled with fuel from the fuel tank filler inlet. (*capacité nominale du réservoir à carburant*)
- “NOx” means oxides of nitrogen, which is the sum of nitric oxide and nitrogen dioxide contained in a gas sample as if the nitric oxide were in the form of nitrogen dioxide. (*NOx*)
- “on-road vehicle” means a self-propelled vehicle designed for and capable of transporting persons, property, material or permanently or temporarily affixed apparatus on a highway, but does not mean a vehicle that
- cannot exceed a speed of 40 km/h (25 mph) on a level paved surface;
  - lacks features customarily associated with safe and practical highway use such as a reverse gear, unless the vehicle is a motorcycle, a differential, or safety features required by Federal or Provincial laws;
  - exhibits features that render its use on a highway unsafe, impractical, or highly unlikely, such as tracked road contact means or an inordinate size; or
  - is a military vehicle designed for use in combat or combat support. (*véhicule routier*)
- “Otto-cycle engine” means a type of engine that has operating characteristics significantly similar to those of the theoretical Otto combustion cycle. The use of a throttle during normal operation is indicative of an Otto-cycle engine. (*moteur à cycle Otto*)
- “Otto-cycle heavy-duty vehicle” means a heavy-duty vehicle that is powered by an Otto-cycle engine. (*véhicule lourd à cycle Otto*)
- “rounded” means rounded in accordance with method ASTM-E29-93a of the American Society for Testing and Materials. (*arrondir*)
- “static loaded radius arc” means a portion of a circle whose centre is the centre of a standard tire-rim combination of a vehicle and whose radius is the distance from that centre to the level surface on which the vehicle is standing, measured with the vehicle at curb weight, the wheel parallel to the vehicle’s longitudinal centreline, and the tire inflated to the manufacturer’s recommended pressure. (*arc du rayon sous charge*)
- “useful life” means the period of time or use during which an emission standard applies to a vehicle or engine, whether full or intermediate, as set out in the CFR. (*durée de vie utile*)
- « PNBV » Le poids nominal brut spécifié par le constructeur comme étant le poids théorique maximal d’un véhicule chargé. (*GVWR*)
- « surface frontale du véhicule de base » Surface délimitée par la projection géométrique du véhicule de base, lequel comprend les pneus, mais non les rétroviseurs ou les déflecteurs d’air, selon l’axe longitudinal du véhicule sur un plan perpendiculaire à cet axe. (*basic vehicle frontal area*)
- « système antipollution » L’ensemble des dispositifs antipollution, auxiliaires ou non, des modifications et stratégies moteur et autres éléments de conception destinés à réduire les émissions d’un véhicule. (*emission control system*)
- « véhicule léger » Véhicule routier conçu principalement pour le transport de personnes et dont le nombre désigné de places assises est d’au plus douze. (*light-duty vehicle*)
- « véhicule lourd » Véhicule routier dont le PNBV est supérieur à 3 856 kg (8 500 livres), dont la masse en état de marche est supérieure à 2 722 kg (6 000 livres) ou dont la surface frontale du véhicule de base est supérieure à 4,2 m<sup>2</sup> (45 pieds carrés). (*heavy-duty vehicle*)
- « véhicule lourd à cycle Otto » Véhicule lourd propulsé par un moteur à cycle Otto. (*Otto-cycle heavy-duty vehicle*)
- « véhicule lourd complet » Véhicule lourd dont le PNBV est d’au plus 6 350 kg (14 000 livres), qui est équipé d’un moteur à cycle Otto et dont le système de chargement ou le conteneur principal est fixé avant que le constructeur du moteur ne se départe du véhicule. (*complete heavy-duty vehicle*)
- « véhicule lourd diesel » Véhicule lourd propulsé par un moteur diesel. (*diesel heavy-duty vehicle*)
- « véhicule moyen à passagers » Véhicule lourd dont le PNBV est inférieur à 4 536 kg (10 000 livres) et qui est conçu principalement pour le transport de personnes, à l’exclusion de :
- tout camion incomplet du fait qu’un système de chargement ou un conteneur principal n’y est pas fixé;
  - tout véhicule dont le nombre désigné de places assises est supérieur à douze;
  - tout véhicule conçu pour accueillir plus de neuf personnes derrière le conducteur;
  - tout véhicule muni d’un espace de chargement ouvert — par exemple, une caisse ou une benne de fourgonnette — dont la longueur intérieure est d’au moins 183 cm (72,0 pouces) ou d’une caisse couverte difficilement accessible depuis l’habitacle. (*medium-duty passenger vehicle*)
- « véhicule routier » Véhicule autopropulsé conçu pour transporter sur une voie publique des personnes, des biens, des matériaux ou des appareils fixés en permanence ou temporairement et pouvant le faire, à l’exclusion du véhicule qui, selon le cas :
- ne peut dépasser une vitesse de 40 km/h (25 mi/h) sur une surface de niveau revêtue;
  - n’est pas doté des caractéristiques normalement associées à l’usage sûr et pratique sur les voies publiques, notamment un pignon de marche arrière (sauf dans le cas des motocyclettes), un différentiel ou des dispositifs de sécurité exigés par les lois fédérales ou provinciales;
  - possède des caractéristiques qui rendent son usage sur les voies publiques non sécuritaire, impossible ou très peu probable, notamment un contact avec le sol au moyen de chenilles ou une taille anormalement grande;
  - est un véhicule militaire qui est conçu à des fins de combat ou d’appui tactique. (*on-road vehicle*)

(2) Standards that are incorporated by reference from the CFR are those expressly set out in the CFR and shall be read as not including

(2) Les normes du CFR qui sont incorporées par renvoi sont celles qui sont expressément établies dans le CFR et elles doivent être interprétées compte non tenu :

- (a) references to the *EPA* or the Administrator of the *EPA* exercising discretion in any way;
- (b) alternative standards related to fleet averages, other averages, emission credits, small volume manufacturers, or financial hardship; or
- (c) standards or evidence of conformity of any jurisdiction or authority other than the *EPA*.

(3) In these Regulations, a reference to a vehicle or engine of the 2004 model year means a vehicle or engine of that model year that is manufactured on or after September 1, 2003.

## PURPOSE

2. The purposes of these Regulations are to

- (a) reduce emissions of hydrocarbons, carbon monoxide, oxides of nitrogen (NO<sub>x</sub>), formaldehyde and particulate matter from on-road vehicles and engines by establishing emission limits for those substances;
- (b) reduce emissions of the toxic substances 1,3-butadiene, acetaldehyde, acrolein and benzene through the establishment of emission limits for hydrocarbons from on-road vehicles and engines; and
- (c) establish emission standards and test procedures for on-road vehicles and engines that are aligned with those of the United States Environmental Protection Agency.

## MODEL YEAR

3. (1) A year that is used by a manufacturer as a model year shall

- (a) if the period of production of a model of vehicle or engine does not include January 1 of a calendar year, correspond to the calendar year during which the period of production falls; or
- (b) if the period of production of a model of vehicle or engine includes January 1 of a calendar year, correspond to that calendar year.

(2) The period of production of a model of vehicle or engine shall include only one date of January 1.

## PRESCRIBED CLASSES OF VEHICLES AND ENGINES

4. (1) In these Regulations, subject to subsections (2) and (3), the following vehicles and engines are prescribed for the purposes of the definitions "vehicle" and "engine" in section 149 of the Act:

- (a) light-duty vehicles;
- (b) light-duty trucks, namely, light light-duty trucks and heavy light-duty trucks;
- (c) medium-duty passenger vehicles;
- (d) complete heavy-duty vehicles;
- (e) heavy-duty vehicles;
- (f) heavy-duty engines; and
- (g) motorcycles.

(2) The prescribed classes referred to in subsection (1) do not include

- (a) any vehicle that was manufactured 15 years or more before the date of its importation into Canada; or
- (b) any vehicle or engine that is being exported and that is accompanied by written evidence establishing that it will not be sold or used in Canada.

a) des renvois à l'*EPA* ou à son administrateur exerçant son pouvoir discrétionnaire;

b) des normes de rechange relatives aux moyennes pour les parcs ou autres moyennes, aux points relatifs aux émissions, aux constructeurs à faible volume ou aux difficultés financières;

c) des normes et des justifications de conformité de toute autorité autre que l'*EPA*.

(3) Dans le présent règlement, la mention de véhicules ou de moteurs de l'année de modèle 2004 s'entend des véhicules ou des moteurs de cette année de modèle construits le 1<sup>er</sup> septembre 2003 ou après cette date.

## OBJET

2. Le présent règlement a pour objet :

- a) de réduire les émissions d'hydrocarbures, de monoxyde de carbone, d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), de formaldéhyde et de particules provenant des véhicules routiers et de leurs moteurs en établissant des limites d'émissions pour ces substances;
- b) de réduire les émissions des substances toxiques 1,3-butadiène, acétaldéhyde, acroléine et benzène en établissant des limites d'émissions pour les hydrocarbures provenant des véhicules routiers et de leurs moteurs;
- c) d'établir des normes d'émissions et des méthodes d'essai applicables aux véhicules routiers et à leurs moteurs qui soient compatibles avec celles de l'Environmental Protection Agency des États-Unis.

## ANNÉE DE MODÈLE

3. (1) L'année utilisée par le constructeur à titre d'année de modèle correspond :

- a) dans le cas où la période de production du modèle de véhicule ou de moteur ne comprend pas le 1<sup>er</sup> janvier d'une année civile, à l'année civile en cours durant la période de production;
- b) dans le cas où la période de production du modèle de véhicule ou de moteur comprend le 1<sup>er</sup> janvier d'une année civile, à cette année civile.

(2) La période de production d'un modèle de véhicule ou de moteur ne peut comprendre qu'un 1<sup>er</sup> janvier.

## CATÉGORIES RÉGLEMENTAIRES DE VÉHICULES ET DE MOTEURS

4. (1) Dans le présent règlement et sous réserve des paragraphes (2) et (3), les catégories de véhicules et de moteurs ci-après sont désignées pour l'application des définitions de « véhicule » et « moteur » à l'article 149 de la Loi :

- a) les véhicules légers;
- b) les camionnettes, notamment les camionnettes légères et les camionnettes lourdes;
- c) les véhicules moyens à passagers;
- d) les véhicules lourds complets;
- e) les véhicules lourds;
- f) les moteurs de véhicules lourds;
- g) les motocyclettes.

(2) Les catégories réglementaires prévues au paragraphe (1) ne comprennent pas :

- a) les véhicules construits quinze ans ou plus avant la date de leur importation au Canada;
- b) les véhicules ou les moteurs destinés à être exportés, s'ils sont accompagnés d'une preuve écrite attestant qu'ils ne seront pas utilisés ou vendus au Canada.

(3) For the purpose of section 152 of the Act, the prescribed classes referred to in subsection (1) do not include

- (a) any vehicle or engine that will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing;
- (b) vehicles and engines of the 2003 model year and vehicles and engines that were manufactured before September 1, 2003; and
- (c) any engine that is to be installed in a heavy-duty vehicle before the first retail sale of the vehicle.

#### NATIONAL EMISSIONS MARK

5. (1) The national emissions mark is the mark set out in Schedule 1.

(2) The national emissions mark shall be at least 20 mm in diameter and shall show an identification number, in figures at least 2 mm in height, assigned by the Minister.

- (3) The national emissions mark shall be located
- (a) on or immediately beside the U.S. emission control information label referred to in paragraph 32(d); or
  - (b) on or immediately beside the compliance label affixed in accordance with the *Motor Vehicle Safety Regulations*.

- (4) The national emissions mark shall be
- (a) permanently affixed to the vehicle or engine;
  - (b) resistant to or protected against any weather condition to which the label may be exposed; and
  - (c) legible, indelible and shall bear inscriptions that are indented, embossed or in a colour that contrasts with the background of the label.

#### APPLICATION FOR AUTHORIZATION TO APPLY NATIONAL EMISSIONS MARK

6. (1) Any company that intends to apply a national emissions mark to a vehicle or engine shall apply to the Minister to obtain an authorization in the form set out in Schedule 2.

(2) The application to apply a national emissions mark shall include

- (a) the name and address of the head office of the company and, if different, the mailing address;
- (b) the classes of vehicles or engines for which the authorization is requested;
- (c) the address where the national emissions mark will be applied to the vehicles or engines;
- (d) the address where records referred to in section 35 will be maintained; and
- (e) information to show that the company is capable of verifying compliance with the standards set out in these Regulations.

#### EMISSION CONTROL SYSTEMS

7. (1) An emission control system installed in a 2004 or later model year vehicle or engine to enable it to conform to the standards set out in these Regulations shall not

- (a) release, in its operation or function, a substance that causes air pollution and that would not have been released if the system were not installed; or
- (b) in its operation, function or malfunction make the vehicle unsafe or endanger persons or property in or near the vehicle.

(3) Pour l'application de l'article 152 de la Loi, ne sont pas compris dans les catégories réglementaires visées au paragraphe (1) :

- a) les véhicules ou les moteurs destinés être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales;
- b) les véhicules et les moteurs de l'année de modèle 2003 et les véhicules et les moteurs construits avant le 1<sup>er</sup> septembre 2003;
- c) les moteurs destinés à être installés dans des véhicules lourds avant la vente des véhicules au premier usager.

#### MARQUE NATIONALE

5. (1) La marque nationale est celle figurant à l'annexe 1.

(2) La marque nationale a au moins 20 mm de diamètre et porte le numéro d'identification assigné par le ministre et formé de caractères d'au moins 2 mm de hauteur.

- (3) La marque nationale doit se trouver :
- a) soit sur l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée à l'alinéa 32d) ou juste à côté;
  - b) soit sur l'étiquette de conformité apposée conformément au *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles* ou juste à côté.

- (4) La marque nationale doit :
- a) être fixée en permanence sur le véhicule ou sur le moteur;
  - b) résister aux intempéries ou être à l'abri des intempéries;
  - c) porter des inscriptions claires et indélébiles qui sont renforcées ou en relief ou d'une couleur contrastant avec celle du fond de l'étiquette.

#### DEMANDE D'AUTORISATION D'APPOSER LA MARQUE NATIONALE D'ÉMISSIONS

6. (1) L'entreprise qui prévoit apposer une marque nationale sur un véhicule ou un moteur doit soumettre au ministre une demande pour obtenir une autorisation en la forme prévue à l'annexe 2.

(2) La demande comporte les renseignements suivants :

- a) le nom et adresse du siège social de l'entreprise ainsi que l'adresse postale, si elle est différente;
- b) les catégories de véhicules ou de moteurs pour lesquelles l'autorisation est demandée;
- c) l'adresse de l'endroit où la marque nationale sera apposée sur les véhicules ou les moteurs;
- d) l'adresse de l'endroit où les dossiers visés à l'article 35 seront conservés;
- e) des renseignements permettant de démontrer que l'entreprise peut vérifier si les normes établies dans le présent règlement sont respectées.

#### SYSTÈME ANTIPOLLUTION

7. (1) Le système antipollution d'un véhicule ou d'un moteur de l'année de modèle 2004 ou d'une année ultérieure installé pour que le véhicule ou le moteur soit conforme aux normes établies dans le présent règlement ne doit pas :

- a) par son fonctionnement, rejeter des substances qui provoquent la pollution atmosphérique et qui n'auraient pas été rejetées si le système n'avait pas été installé;
- b) par son fonctionnement ou son mauvais fonctionnement, rendre le véhicule non sécuritaire ou mettre en danger les personnes ou les biens se trouvant dans le véhicule ou à proximité de celui-ci.

(2) No vehicle or engine shall be equipped with a defeat device.

(3) Subject to subsection (4), a defeat device is an auxiliary emission control device that reduces the effectiveness of the emission control system under conditions which may reasonably be expected to be encountered in normal vehicle operation and use.

(4) An auxiliary emission control device is not a defeat device if

- (a) the conditions referred to in subsection (3) are substantially included in the emission test procedures referred to in section 15;
- (b) it is needed to protect the vehicle against damage or accident; or
- (c) its use does not go beyond the requirements of engine starting.

#### STANDARDS FOR VEHICLES AND ENGINES

##### *Application of Former Emissions Standards*

**8.** A vehicle or engine of the 2003 model year, or that was manufactured before September 1, 2003, shall conform to any emissions standards applicable to the model year of that vehicle or engine that were in effect at the time of its manufacture and that were set out in Schedule V to the *Motor Vehicle Safety Regulations*.

##### *Light-Duty Vehicles, Light-Duty Trucks and Medium-Duty Passenger Vehicles*

**9.** Subject to section 16, a light-duty vehicle, light-duty truck or medium-duty passenger vehicle of the 2004 or later model year shall

- (a) conform to the exhaust and evaporative emission standards applicable to vehicles of that model year set out in section 1811, subpart S of the *CFR*;
- (b) be equipped with an on-board diagnostic system that conforms to the standards applicable to vehicles of that model year set out in section 1806, subpart S, of the *CFR*; and
- (c) not release any crankcase emissions.

##### *Complete Heavy-Duty Vehicles*

**10.** Subject to section 16, a complete heavy-duty vehicle of the 2005 or later model year, other than a medium-duty passenger vehicle, shall

- (a) conform to the exhaust and evaporative emission standards applicable to complete heavy-duty vehicles of that model year set out in section 1816, subpart S, of the *CFR*;
- (b) be equipped with an on-board diagnostic system that conforms to the standards applicable to vehicles of that model year set out in section 1806, subpart S, of the *CFR*; and
- (c) not release any crankcase emissions.

##### *Heavy-Duty Vehicles*

**11.** Subject to section 16, an Otto-cycle heavy-duty vehicle of the 2004 or later model year, other than a medium-duty passenger vehicle or a complete heavy-duty vehicle, shall

(2) Il est interdit d'équiper les véhicules et les moteurs d'un dispositif de mise en échec.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), le dispositif de mise en échec est un dispositif antipollution auxiliaire qui réduit l'efficacité du système antipollution dans des conditions qui sont raisonnablement prévisibles lorsque le véhicule est utilisé normalement.

(4) Le dispositif antipollution auxiliaire n'est pas considéré comme un dispositif de mise en échec dans les cas suivants :

- a) les conditions visées au paragraphe (3) sont essentiellement les mêmes que celles prévues dans les méthodes d'essais visées à l'article 15;
- b) il est nécessaire pour la protection du véhicule contre tout dommage ou accident;
- c) son utilisation ne fait que remplir les exigences de démarrage du moteur.

#### NORMES APPLICABLES AUX VÉHICULES ET AUX MOTEURS

##### *Application des normes antérieures d'émissions*

**8.** Les véhicules et les moteurs de l'année de modèle 2003 ainsi que les véhicules et les moteurs qui ont été construits avant le 1<sup>er</sup> septembre 2003 doivent être conformes aux normes d'émissions applicables à leur année de modèle qui étaient en vigueur au moment de leur construction, et qui étaient prévues à l'annexe V du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*.

##### *Véhicules légers, camionnettes et véhicules moyens à passagers*

**9.** Sous réserve de l'article 16, les véhicules légers, les camionnettes et les véhicules moyens à passagers de l'année de modèle 2004 ou d'une année ultérieure :

- a) doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement et aux normes d'émissions de gaz d'évaporation applicables aux véhicules de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1811, sous-partie S, du *CFR*;
- b) doivent être munis d'un système de diagnostic intégré conforme aux normes applicables aux véhicules de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1806, sous-partie S, du *CFR*;
- c) ne doivent pas produire d'émissions du carter.

##### *Véhicules lourds complets*

**10.** Sous réserve de l'article 16, les véhicules lourds complets, autres que les véhicules moyens à passagers, de l'année de modèle 2005 ou d'une année ultérieure :

- a) doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement et aux normes d'émissions de gaz d'évaporation applicables aux véhicules lourds complets de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1816, sous-partie S, du *CFR*;
- b) doivent être munis d'un système de diagnostic intégré conforme aux normes applicables aux véhicules de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 1806, sous-partie S, du *CFR*;
- c) ne doivent pas produire d'émissions du carter.

##### *Véhicules lourds*

**11.** Sous réserve de l'article 16, les véhicules lourds à cycle Otto — autres que les véhicules moyens à passagers et les véhicules lourds complets — de l'année de modèle 2004 ou d'une année ultérieure :

- (a) be equipped with a heavy-duty engine that meets the requirements of these Regulations; and
- (b) conform to the evaporative emission standards applicable to Otto-cycle heavy-duty vehicles of that model year set out in section 10, subpart A, of the *CFR*.

12. (1) Subject to subsection (2) and section 16, a diesel heavy-duty vehicle of the 2004 or later model year, other than a medium-duty passenger vehicle, shall

- (a) be equipped with a heavy-duty engine that meets the requirements of these Regulations; and
- (b) conform to the evaporative emission standards applicable to diesel heavy-duty vehicles of that model year set out in section 11, subpart A, of the *CFR*.

(2) A vehicle referred to in subsection (1) that has a GVWR of 6,350 kg (14,000 pounds) or less may conform to the standards set out for that model year in section 1863, subpart S, of the *CFR* instead of the standards described in subsection (1).

#### *Heavy-Duty Engines*

13. (1) Subject to section 16, Otto-cycle heavy-duty engines of the 2004 or later model year shall conform to the exhaust and crankcase emission standards applicable to Otto-cycle heavy-duty engines of that model year set out in section 10, subpart A, of the *CFR*.

(2) Subject to section 16, diesel heavy-duty engines of the 2004 or later model year shall conform to the exhaust and crankcase emission standards applicable to diesel heavy-duty engines of that model year set out in section 11, subpart A, of the *CFR*.

(3) Subject to section 16, heavy-duty engines of the 2004 or later model year used or intended for use in heavy-duty vehicles that have a GVWR of 6,350 kg (14,000 pounds) or less shall be equipped with an on-board diagnostic system that conforms to the standards applicable to engines of that model year set out in section 17, subpart A, of the *CFR*.

#### *Motorcycles*

14. Subject to section 16, motorcycles of the 2004 or later model year shall

- (a) conform to the exhaust and evaporative emissions standards applicable to motorcycles of that model year set out in section 410, subpart E, of the *CFR*; and
- (b) not release any crankcase emissions.

#### *Determining applicable standards*

15. (1) The standards referred to in sections 9 to 14 are the certification and in-use standards set out in the *CFR*, at their applicable useful life, and include the test procedures and calculation methods set out in the *CFR* for those standards.

(2) In the case of a standard that is set out in the *CFR* to be phased in over a period of time for a class of vehicle or engine, the standard comes into effect for the purposes of these Regulations in the model year for which the *CFR* specifies that the standard applies to 100% of that class, and continues to apply until another standard comes into effect that applies to 100% of that class.

a) doivent être munis d'un moteur de véhicule lourd qui est conforme aux exigences du présent règlement;

b) doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'évaporation applicables aux véhicules lourds à cycle Otto de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 10, sous-partie A, du *CFR*.

12. (1) Sous réserve du paragraphe (2) et de l'article 16, les véhicules lourds diesels — autres que les véhicules moyens à passagers — de l'année de modèle 2004 ou d'une année ultérieure :

- a) doivent être munis d'un moteur de véhicule lourd qui est conforme aux exigences du présent règlement;
- b) doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'évaporation applicables aux véhicules lourds diesels de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 11, sous-partie A, du *CFR*.

(2) Les véhicules visés au paragraphe (1) dont le PNBV est d'au plus 6 350 kg (14 000 livres) peuvent, au lieu d'être conformes aux normes prévues au paragraphe (1), être conformes à celles prévues pour leur année de modèle à l'article 1863, sous-partie S, du *CFR*.

#### *Moteurs de véhicules lourds*

13. (1) Sous réserve de l'article 16, les moteurs de véhicules lourds à cycle Otto de l'année de modèle 2004 ou d'une année ultérieure doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement et aux normes d'émissions du carter applicables aux moteurs de véhicules lourds à cycle Otto de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 10, sous-partie A, du *CFR*.

(2) Sous réserve de l'article 16, les moteurs diesels de véhicules lourds de l'année de modèle 2004 ou d'une année ultérieure doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement et aux normes d'émissions du carter applicables aux moteurs diesels de véhicules lourds de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 11, sous-partie A, du *CFR*.

(3) Sous réserve de l'article 16, les moteurs de véhicules lourds de l'année de modèle 2004 ou d'une année ultérieure qui sont utilisés ou destinés à être utilisés dans des véhicules lourds dont le PNBV est d'au plus 6 350 kg (14 000 livres) doivent être munis d'un système de diagnostic intégré conforme aux normes applicables aux moteurs de cette année de modèle prévues à l'article 17, sous-partie A, du *CFR*.

#### *Motocyclettes*

14. Sous réserve de l'article 16, les motocyclettes de l'année de modèle 2004 ou d'une année ultérieure :

- a) doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement et aux normes d'émissions de gaz d'évaporation applicables aux motocyclettes de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 410, sous-partie E, du *CFR*;
- b) ne doivent pas produire d'émissions du carter.

#### *Détermination des normes applicables*

15. (1) Les normes mentionnées aux articles 9 à 14 sont les normes d'homologation et d'utilisation prévues dans le *CFR* selon leur durée de vie utile applicable, compte tenu des méthodes d'essais et des calculs qui y sont prévus à leur égard.

(2) Si la norme prévue dans le *CFR* est appliquée graduellement pour une catégorie de véhicules ou de moteurs, elle ne s'applique à une année de modèle dans le cadre du règlement que lorsqu'elle est applicable à l'ensemble des véhicules ou des moteurs de la catégorie et elle continue de s'appliquer jusqu'à ce qu'une nouvelle norme s'applique à l'ensemble des véhicules ou des moteurs de cette catégorie.

*Certificate of Conformity*

16. Every vehicle or engine that is of the 2004 or later model year that is covered by a certificate of conformity to U.S. federal standards issued by the EPA and that is sold concurrently in the United States and Canada shall

- (a) conform to the standards referred to in the certificate of conformity instead of the standards set out in sections 9 to 14; and
- (b) have permanently affixed to the vehicle or engine the evidence of such conformity in the form and manner set out in paragraph 32(d).

## FLEET AVERAGE NOX STANDARDS

*Light-Duty Vehicles and Light Light-Duty Trucks*

17. Subject to sections 27 and 28, the average NOx value for a company's fleet of light-duty vehicles and light light-duty trucks for a model year set out in column 1 of the table in this section, calculated as set out in section 20, shall not exceed the applicable fleet average NOx standard set out in column 2.

TABLE

Column 1		Column 2
Item	Model Year	Fleet Average NOx Standard in g/km
1.	2004	0.15 (0.24 g/mile)
2.	2005	0.11 (0.18 g/mile)
3.	2006	0.081 (0.13 g/mile)
4.	2007	0.04 (0.07 g/mile)
5.	2008	0.04 (0.07 g/mile)

*Heavy Light-Duty Trucks and Medium-Duty Passenger Vehicles*

18. Subject to sections 27 and 28, the average NOx value for a company's fleet of heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of a model year set out in column 1 of the table in this section, calculated as set out in section 20, shall not exceed the applicable fleet average NOx standard set out in column 2.

TABLE

Column 1		Column 2
Item	Model Year	Fleet Average NOx Standard in g/km
1.	2004	0.34 (0.54 g/mile)
2.	2005	0.28 (0.43 g/mile)
3.	2006	0.20 (0.33 g/mile)
4.	2007	0.12 (0.20 g/mile)
5.	2008	0.087 (0.14 g/mile)

*Vehicles of the 2009 and Later Model Years*

19. Subject to sections 27 and 28, the average NOx value for a company's fleet of light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of the 2009 and later model years, calculated as set out in section 20 or 21, shall not exceed 0.04 g/km (0.07 g/mile).

*Certificat de conformité*

16. Les véhicules et les moteurs de l'année de modèle 2004 ou d'une année ultérieure pour lesquels un certificat de conformité aux normes fédérales américaines a été délivré par l'EPA et qui sont vendus aux États-Unis et au Canada durant la même période :

- a) doivent être conformes aux normes mentionnées dans le certificat de conformité et non à celles visées aux articles 9 à 14;
- b) doivent porter en permanence la preuve d'une telle conformité conformément à l'alinéa 32d).

## NORMES MOYENNES RELATIVES AU NOX POUR LES PARCS

*Véhicules légers et camionnettes légères*

17. Sous réserve des articles 27 et 28, la valeur moyenne de NOx — calculée conformément à l'article 20 — pour le parc de véhicules légers et de camionnettes légères d'une entreprise d'une année de modèle visée à la colonne 1 du tableau du présent article ne doit pas dépasser la norme moyenne applicable prévue à la colonne 2.

TABLEAU

Colonne 1		Colonne 2
Article	Année de modèle	Norme moyenne de NOx pour les parcs (g/km)
1.	2004	0,15 (0,24 g/mille)
2.	2005	0,11 (0,18 g/mille)
3.	2006	0,081 (0,13 g/mille)
4.	2007	0,04 (0,07 g/mille)
5.	2008	0,04 (0,07 g/mille)

*Camionnettes lourdes et véhicules moyens à passagers*

18. Sous réserve des articles 27 et 28, la valeur moyenne de NOx — calculée conformément à l'article 20 — pour le parc de camionnettes lourdes et de véhicules moyens à passagers d'une entreprise d'une année de modèle visée à la colonne 1 du tableau du présent article ne doit pas dépasser la norme moyenne applicable prévue à la colonne 2.

TABLEAU

Colonne 1		Colonne 2
Article	Année de modèle	Norme moyenne de NOx pour les parcs (g/km)
1.	2004	0,34 (0,54 g/mille)
2.	2005	0,28 (0,43 g/mille)
3.	2006	0,20 (0,33 g/mille)
4.	2007	0,12 (0,20 g/mille)
5.	2008	0,087 (0,14 g/mille)

*Véhicules : année de modèle 2009 et années ultérieures*

19. Sous réserve des articles 27 et 28, pour l'année de modèle 2009 et les années ultérieures, la valeur moyenne de NOx — calculée conformément à l'article 20 ou 21 — pour le parc de véhicules légers, de camionnettes et de véhicules moyens à passagers d'une entreprise, ne doit pas dépasser 0,04 g/km (0,07 g/mille).

## CALCULATION OF FLEET AVERAGE NOX VALUES

20. (1) Subject to section 21, a company shall calculate a fleet average NOx value for a fleet referred to in section 17 to 19 as follows:

$$A = \frac{\Sigma (B \times N)}{C}$$

where

- A is the fleet average NOx value,  
 B is the NOx emission standard for each full useful life emission bin,  
 N is the number of vehicles in the fleet that conform to that NOx emission standard, and  
 C is the total number of vehicles in the fleet.

(2) The fleet average NOx value shall be rounded to the same number of significant figures that are contained in the total number of vehicles in the fleet in the denominator in subsection (1), but to at least three decimal places.

(3) Subject to subsection (4), for any of its vehicles that conforms to a NOx emission standard for an extended useful life of 15 years or 240,000 km (150,000 miles), a company may, in the equation in subsection (1), replace that standard, for each of those vehicles, with that standard multiplied by 0.85, rounded to at least three decimal places.

(4) A company may only replace a NOx emission standard as described in subsection (3) if the vehicle complies with any intermediate useful life standards that may be applicable to that vehicle.

(5) For the model years 2004 or 2005, a company may multiply the number of vehicles that conform to standards set out in full useful life emission bin 1 by 2, and multiply the number of vehicles that conform to standards set out in full useful life emission bin 2 by 1.5, when calculating one of the following:

- the denominator in subsection (1); or
- “total number of vehicles in the fleet” in the equation for calculating credits in subsection 22(2).

(6) For the 2004 model year, a company may take into account, when calculating the fleet average NOx value referred to in subsection (1), all vehicles of that model year, including those manufactured before September 1, 2003.

21. (1) A company may elect not to calculate an average NOx value for a fleet of a model year if every vehicle in that fleet conforms to a full useful life emission bin that has a NOx standard equal to or less than the applicable fleet average NOx standard for that model year that is set out in section 17, 18 or 19.

(2) For the purposes of paragraphs 34(1)(c) and 36(2)(b), the fleet average NOx emission value in a model year when a company makes the election under subsection (1) shall be deemed to be the fleet average NOx standard applicable to the fleet for which the election was made.

## NOX EMISSION CREDITS

22. (1) A company may obtain NOx emission credits if the fleet average NOx value for a model year, determined in accordance with section 20, is lower than the applicable fleet average NOx standard.

## CALCUL DES VALEURS MOYENNES DE NOX POUR LES PARCS

20. (1) Sous réserve de l'article 21, l'entreprise calcule la valeur moyenne de NOx pour les parcs de véhicules visés aux articles 17 à 19 selon la formule suivante :

$$A = \frac{\Sigma (B \times N)}{C}$$

où :

- A correspond à la valeur moyenne de NOx pour le parc;  
 B représente la norme d'émissions de NOx pour chaque intervalle d'émissions de durée de vie totale;  
 N représente le nombre de véhicules dans le parc qui sont conformes à la norme d'émissions de NOx;  
 C représente le nombre total de véhicules dans le parc.

(2) La valeur moyenne de NOx pour le parc doit être arrondie au même nombre de chiffres significatifs que compte le nombre total de véhicules dans le parc utilisé dans la formule prévue au paragraphe (1), mais à au moins trois décimales près.

(3) Sous réserve du paragraphe (4), dans la formule prévue au paragraphe (1), l'entreprise peut, pour tout véhicule qui respecte la norme d'émissions de NOx sur une durée prolongée de vie utile de quinze ans ou 240 000 km (150 000 milles), utiliser cette norme multipliée par 0,85 et arrondie à au moins trois décimales près.

(4) L'entreprise ne peut remplacer la norme d'émissions de NOx selon le paragraphe (3) que si le véhicule respecte toute norme de durée de vie utile intermédiaire applicable.

(5) Pour l'année de modèle 2004 ou 2005, l'entreprise peut multiplier par 2 le nombre de véhicules qui respectent l'intervalle d'émissions de durée de vie utile totale 1 et multiplier par 1,5 le nombre de véhicules qui respectent l'intervalle d'émissions de durée de vie utile totale selon l'intervalle 2 lorsqu'elle établit :

- soit le dénominateur de la formule prévue au paragraphe (1);
- soit le nombre total de véhicules dans le parc, l'élément D de la formule prévue au paragraphe 22(2) pour le calcul des points.

(6) Pour l'année de modèle 2004, l'entreprise peut, dans le calcul de la valeur moyenne de NOx prévu au paragraphe (1), tenir compte de tous les véhicules de cette année de modèle, y compris ceux qui ont été construits avant le 1<sup>er</sup> septembre 2003.

21. (1) L'entreprise peut choisir de ne pas calculer de valeur moyenne de NOx pour le parc de véhicules d'une année de modèle, si chaque véhicule du parc est conforme à l'intervalle d'émissions de durée de vie utile totale qui a une norme moyenne de NOx égale ou inférieure à la norme moyenne prévue pour le parc de cette année de modèle aux termes des articles 17, 18 ou 19.

(2) Si l'entreprise fait le choix prévu au paragraphe (1), la valeur moyenne de NOx pour le parc d'une année de modèle donnée est, pour l'application des alinéas 34(1)c) et 36(2)b), réputée être la norme moyenne de NOx prévue pour le parc et qui a été choisie aux termes du paragraphe (1).

## POINTS RELATIFS AUX ÉMISSIONS DE NOX

22. (1) L'entreprise peut obtenir des points relatifs aux émissions de NOx si la valeur moyenne de NOx — calculée conformément à l'article 20 — pour un parc d'une année de modèle est inférieure à la norme moyenne de NOx pour ce parc pour l'année de modèle en question.

(2) NOx emission credits are units of vehicle-g/km that are calculated using the following formula and rounding the result to the nearest whole number:

$$A = (B - C) \times D$$

where

A is the NOx emission credits

B is the fleet average NOx standard

C is the fleet average NOx value, and

D is the total number of vehicles in the fleet.

(3) The NOx emission credits for a model year are obtained on the last day of that model year.

**23.** NOx emission credits obtained in a model year shall be used by the company to offset any outstanding NOx emission deficit described in section 24, and any remaining credits may be used to offset a future deficit or may be transferred to another company.

#### NOX EMISSION DEFICITS

**24.** If a company's fleet average NOx value for a model year, determined in accordance with section 20, is higher than the applicable fleet average NOx standard, the company shall calculate the negative number that is the value of a NOx emission deficit incurred in that model year using the formula set out in subsection 22(2).

**25.** (1) A company shall offset a NOx emission deficit for a given model year no later than the date on which the company submits the end of model year report under section 36 for the third model year after the model year in which the deficit was incurred.

(2) Subject to subsection (3), a company may offset a NOx emission deficit with an equivalent number of NOx emission credits obtained in accordance with section 22 or obtained from another company.

(3) If any part of a NOx emission deficit for a given model year is outstanding following the submission of the end of model year report for the second model year after the model year in which the deficit was incurred, the number of NOx emission credits required to offset that outstanding deficit in the next end of model year report is 120% of the deficit.

**26.** (1) A company that purchases another company or that results from the merger of companies is responsible for offsetting, in accordance with section 25, any outstanding NOx emission deficits of the purchased or merged companies.

(2) In the case of a company that ceases to manufacture, import or sell light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles, the company shall, no later than three calendar years after submitting its last end of model year report, offset all NOx emission deficits outstanding at the time that it ceases those activities.

#### OPTIONAL FLEET AVERAGE NOX STANDARD WITH RESTRICTIONS

**27.** (1) A company may elect in any model year to meet a fleet average NOx standard set out in subsections (2) to (4) instead of a standard for that fleet set out in sections 17 to 19 but the company may not, in that model year and in respect of that fleet,

(2) Les points relatifs aux émissions de NOx sont exprimés en véhicules-g/km déterminés selon la formule suivante et sont arrondis à l'unité :

$$A = (B - C) \times D$$

où :

A correspond aux points relatifs aux émissions de NOx;

B représente la norme moyenne de NOx pour le parc;

C représente la valeur moyenne de NOx pour le parc;

D représente le nombre total de véhicules dans le parc.

(3) Les points relatifs aux émissions de NOx pour une année de modèle sont attribués le dernier jour de cette année.

**23.** Les points relatifs aux émissions de NOx obtenus pour une année de modèle donnée doivent être utilisés par l'entreprise pour compenser tout déficit relatif aux émissions de NOx visé à l'article 24. Elle peut soit utiliser tout excédent de points pour compenser un déficit futur, soit les transférer à une autre entreprise.

#### DÉFICIT RELATIF AUX ÉMISSIONS DE NOX

**24.** Si, pour une entreprise, la valeur moyenne de NOx pour le parc de véhicules d'une année de modèle donnée, calculée conformément à l'article 20, excède la norme moyenne de NOx pour le parc pour cette année de modèle, l'entreprise doit établir la valeur de ce déficit pour l'année de modèle selon la formule prévue au paragraphe 22(2).

**25.** (1) L'entreprise doit compenser tout déficit relatif aux émissions de NOx au plus tard à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle aux termes de l'article 36 pour la troisième année de modèle qui suit celle où le déficit s'est produit.

(2) Sous réserve du paragraphe (3), la compensation d'un déficit peut être effectuée par application d'un nombre égal de points relatifs aux émissions de NOx que l'entreprise obtient conformément à l'article 22 ou qui lui sont transférés par une autre entreprise.

(3) Si un déficit d'une année de modèle donnée n'a pas été entièrement compensé à la date du rapport de fin d'année de modèle pour la deuxième année de modèle suivante, le nombre de points relatifs aux émissions de NOx nécessaire pour compenser le solde déficitaire dans la troisième année de modèle est de 120 % de ce solde.

**26.** (1) L'entreprise issue d'une fusion d'entreprises ou qui en acquiert une autre doit compenser, conformément à l'article 25, tout déficit relatif aux émissions de NOx des entreprises existantes avant la fusion ou l'acquisition.

(2) L'entreprise qui cesse de construire, d'importer ou de vendre des véhicules légers, des camionnettes ou des véhicules moyens à passagers doit effacer tout déficit relatif aux émissions de NOx existant au moment de la cessation de l'activité au plus tard trois ans après avoir soumis son dernier rapport de fin d'année de modèle.

#### NORME OPTIONNELLE MOYENNE RELATIVE DE NOX POUR LES PARCS, AVEC RESTRICTIONS

**27.** (1) L'entreprise peut, pour toute année de modèle, choisir de respecter une norme relative aux émissions moyennes de NOx pour un parc prévue à l'un des paragraphes (2) à (4) au lieu de celle prévue à l'un des articles 17 à 19 pour ce parc, auquel cas elle ne peut, pour cette année de modèle et pour ce parc :

- (a) use any NOx emission credits to meet the standard;
- (b) obtain any NOx emission credits; or
- (c) have any NOx emission deficit.

(2) If a company makes the election under subsection (1) for its fleet of light-duty vehicles and light light-duty trucks of a model year set out in column 1 of the table in this subsection, the average NOx value for that fleet in that model year, calculated as set out in section 20, shall not exceed the applicable standard set out in column 2.

TABLE

Column 1		Column 2
Item	Model Year	Optional Fleet Average NOx Standard in g/km
1.	2004	0.19 (0.30 g/mile)
2.	2005	0.15 (0.24 g/mile)
3.	2006	0.11 (0.18 g/mile)
4.	2007	0.062 (0.10 g/mile)
5.	2008	0.062 (0.10 g/mile)

(3) If a company makes the election under subsection (1) for its fleet of heavy light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of a model year set out in column 1 of the table in this subsection, the average NOx value for that fleet in that model year, calculated as set out in section 20, shall not exceed the applicable standard set out in column 2.

TABLE

Column 1		Column 2
Item	Model Year	Optional Fleet Average NOx Standard in g/km
1.	2004	0.37 (0.60 g/mile)
2.	2005	0.34 (0.54 g/mile)
3.	2006	0.28 (0.43 g/mile)
4.	2007	0.20 (0.33 g/mile)
5.	2008	0.12 (0.20 g/mile)

(4) For the 2009 and later model years, if a company makes the election under subsection (1) for its fleet of light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles of a particular model year, the average NOx value for that fleet in that model year, calculated as set out in section 20, shall not exceed 0.062 g/km (0.10 g/mile).

FLEETS OF EPA CERTIFIED VEHICLES

28. (1) In any of the 2004 to 2006 model years, if every model of light-duty vehicle and light light-duty truck in a company's fleet is covered by a certificate of conformity to U.S. federal standards issued by the EPA and is sold concurrently in the United States and Canada, the company is not required to meet the fleet average NOx standards set out in sections 17 and 27 for that fleet.

(2) In any of the 2004 to 2008 model years, if every model of heavy light-duty truck and medium-duty passenger vehicle in a company's fleet is covered by a certificate of conformity to U.S. federal standards issued by the EPA and is sold concurrently in the United States and Canada, the company is not required to meet the fleet average NOx standards set out in sections 18 and 27 for that fleet.

- a) recourir aux points relatifs aux émissions de NOx pour se conformer à la norme;
- b) obtenir des points relatifs aux émissions de NOx;
- c) avoir un déficit relatif aux émissions de NOx.

(2) Si l'entreprise fait le choix prévu au paragraphe (1) pour son parc de véhicules légers et de camionnettes légères d'une année de modèle visée à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe, la valeur moyenne de NOx, calculée conformément à l'article 20, pour le parc pour cette année de modèle ne doit pas dépasser la norme applicable prévue à la colonne 2.

TABEAU

Colonne 1		Colonne 2
Article	Année de modèle	Norme optionnelle moyenne de NOx pour les parcs (g/km)
1.	2004	0,19 (0,30 g/mille)
2.	2005	0,15 (0,24 g/mille)
3.	2006	0,11 (0,18 g/mille)
4.	2007	0,062 (0,10 g/mille)
5.	2008	0,062 (0,10 g/mille)

(3) Si l'entreprise fait le choix prévu au paragraphe (1) pour son parc de camionnettes lourdes et de véhicules moyens à passagers d'une année de modèle donnée visée à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe, la valeur moyenne de NOx, calculée conformément à l'article 20, pour le parc pour cette année de modèle, ne doit pas dépasser la norme applicable prévue à la colonne 2.

TABEAU

Colonne 1		Colonne 2
Article	Année de modèle	Norme optionnelle moyenne de NOx pour les parcs (g/km)
1.	2004	0,37 (0,60 g/mille)
2.	2005	0,34 (0,54 g/mille)
3.	2006	0,28 (0,43 g/mille)
4.	2007	0,20 (0,33 g/mille)
5.	2008	0,12 (0,20 g/mille)

(4) Pour l'année de modèle 2009 et les années ultérieures, si l'entreprise fait le choix prévu au paragraphe (1) pour son parc de véhicules légers, de camionnettes et de véhicules moyens à passagers d'une année de modèle donnée, la valeur moyenne de NOx pour le parc pour cette année de modèle, calculée conformément à l'article 20, ne doit pas dépasser 0,062 g/km (0,10 g/mille).

PARCS DE VÉHICULES HOMOLOGUÉS PAR L'EPA

28. (1) Pour les années de modèle 2004 à 2006, si un certificat de conformité aux normes fédérales américaines a été délivré par l'EPA pour tous les modèles de véhicules légers et de camionnettes légères de l'entreprise et que ceux-ci sont vendus aux États-Unis et au Canada durant la même période, l'entreprise n'est pas assujettie aux normes prévues aux articles 17 et 27 pour ce parc.

(2) Pour les années de modèle 2004 à 2008, si un certificat de conformité aux normes fédérales américaines a été délivré par l'EPA pour tous les modèles de camionnettes lourdes et de véhicules moyens à passagers de l'entreprise et que ceux-ci sont vendus aux États-Unis et au Canada durant la même période, l'entreprise n'est pas assujettie aux normes prévues aux articles 18 et 27 pour ce parc.

## EMISSION-RELATED MAINTENANCE INSTRUCTIONS

**29.** (1) Every company shall ensure that written instructions respecting emission-related maintenance are provided to the first retail purchaser of every vehicle and that the instructions are consistent with the maintenance instructions set out for

- (a) light-duty vehicles, light-duty trucks, medium-duty passenger vehicles and complete heavy-duty vehicles in section 1808, subpart S, of the *CFR* for the applicable model year;
- (b) motorcycles in section 411, subpart E of the *CFR* for the applicable model year; and
- (c) heavy-duty vehicles, in section 38, subpart A of the *CFR* for the applicable model year.

(2) The instructions referred to in this section shall be provided in English, French or both official languages, as requested by the purchaser.

## EMISSION-RELATED INFORMATION LABELS

**30.** Every diesel-fuelled vehicle of the 2007 and later model years shall have a legible, permanent label, resistant to or protected against any weather condition to which the label may be exposed, affixed in a readily visible location near all fuel inlets that states "Use Low-Sulphur Diesel Fuel Only - Utiliser le diesel à faible teneur en soufre seulement" or "Low Sulphur Diesel Only — Diesel à faible teneur en soufre seulement".

**31.** In the case of a model of vehicle or engine for which the Governor in Council has made an exemption order under section 156 of the Act, a label setting out in English and French the standard for which the exemption has been granted and the title and date of the exemption order shall be

- (a) securely affixed to the windshield or side window of every vehicle of that model or vehicle equipped with the engine of that model; and
- (b) permanently affixed immediately beside the national emissions mark, and resistant to or protected against any weather condition to which the label may be exposed.

## RECORDS

*Evidence of Conformity*

**32.** In the case of a vehicle or engine that is of a model of a model year covered by an *EPA* certificate of conformity to U.S. federal standards and sold concurrently in the United States and Canada, evidence of conformity for the purpose of paragraph 153(1)(b) of the Act in respect of a company shall consist of

- (a) a copy of the certificate of conformity covering the vehicle or engine issued by the *EPA*;
- (b) a document demonstrating that vehicles or engines of the same model and model year are sold concurrently in the United States and Canada;
- (c) a copy of the records submitted to the *EPA* in support of the application for the issuance of the certificate of conformity in respect of the vehicle or engine; and
- (d) a U.S. emission control information label, or in the case of a heavy-duty engine a U.S. engine information label, that is permanently affixed to the vehicle or engine in the form and location set out in

## INSTRUCTIONS CONCERNANT L'ENTRETIEN RELATIF AUX ÉMISSIONS

**29.** (1) L'entreprise doit veiller à ce que soient fournies au premier acheteur au détail de chaque véhicule des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux émissions qui soient conformes aux instructions d'entretien données pour l'année de modèle applicable :

- a) dans le cas des véhicules légers, des camionnettes, des véhicules moyens à passagers et des véhicules lourds complets, à l'article 1808, sous-partie S, du *CFR*;
- b) dans le cas des motocyclettes, à l'article 411, sous-partie E, du *CFR*;
- c) dans le cas des véhicules lourds, à l'article 38, sous-partie A, du *CFR*.

(2) Les instructions sont fournies en anglais, en français ou dans les deux langues officielles, suivant la demande de l'acheteur.

## ÉTIQUETTES D'INFORMATION SUR LES ÉMISSIONS

**30.** Les véhicules diesels de l'année de modèle 2007 et des années ultérieures doivent porter, à un endroit bien visible près de tous les orifices de remplissage de carburant, une étiquette permanente qui résiste aux intempéries ou est à l'abri des intempéries et qui donne lisiblement les indications suivantes : « Use Low Sulphur Diesel Fuel Only — Utiliser le diesel à faible teneur en soufre seulement » ou « Low Sulphur Diesel Only — Diesel à faible teneur en soufre seulement ».

**31.** Dans le cas d'un modèle de véhicule ou de moteur pour lequel le gouverneur en conseil a pris un décret accordant une dispense en vertu de l'article 156 de la Loi, une étiquette indiquant en français et en anglais la norme à l'égard de laquelle la dispense a été accordée ainsi que le titre et la date du décret d'exemption doit être :

- a) solidement apposée sur le pare-brise ou sur une glace de chaque véhicule de ce modèle ou de chaque véhicule équipé d'un moteur de ce modèle;
- b) fixée en permanence sur le véhicule ou le moteur juste à côté de la marque nationale et résister aux intempéries ou être à l'abri des intempéries.

## DOSSIERS

*Justification de la conformité*

**32.** Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi à l'égard d'une entreprise, dans le cas d'un modèle de véhicule ou de moteur d'une année de modèle donnée visé par un certificat de conformité aux normes fédérales américaines délivré par l'*EPA* et vendu aux États-Unis et au Canada durant la même période, les éléments de justification de la conformité sont les suivants :

- a) une copie du certificat de conformité délivré par l'*EPA* pour le véhicule ou le moteur;
- b) un document montrant que les véhicules ou les moteurs du même modèle et de la même année de modèle sont vendus aux États-Unis et au Canada durant la même période;
- c) une copie des dossiers présentés à l'*EPA* à l'appui de la demande de délivrance du certificat de conformité pour le véhicule ou le moteur;
- d) une étiquette d'information sur la réduction des émissions des véhicules des États-Unis ou, dans le cas d'un moteur de véhicule lourd, une étiquette d'information sur les moteurs des États-Unis, apposée en permanence sur le véhicule ou le

- (i) section 1807, subpart S, of the *CFR*, for the applicable model year of light-duty vehicle, light-duty truck, medium-duty passenger vehicle or complete heavy-duty vehicle,
- (ii) section 413, subpart E, of the *CFR* for the applicable model year of the motorcycle,
- (iii) section 35, subpart A, of the *CFR* for the applicable model year of heavy-duty vehicle, and
- (iv) section 35, subpart A, of the *CFR* for the applicable model year of heavy-duty engine.

**33.** In the case of a vehicle or engine other than those referred to in section 32, evidence of conformity required under paragraph 153(1)(b) of the Act shall be obtained and produced by a company in a form and manner satisfactory to the Minister.

#### *Fleet Average NOx Records*

**34.** (1) A company shall maintain records containing the following information for each of its fleets described in sections 17 to 19:

- (a) the model year;
- (b) the applicable fleet average NOx standard;
- (c) the fleet average NOx value achieved as described in section 20 or 21; and
- (d) all values used in calculating the fleet average NOx values achieved.

(2) For each vehicle in a fleet described in subsection (1), the company shall maintain records containing the following information:

- (a) the model and model year;
- (b) the applicable fleet average NOx standard;
- (c) in the case of a vehicle covered by an *EPA* certificate of conformity, the applicable test group described in subpart S of the *CFR*;
- (d) the name and address of the plant where the vehicle was assembled;
- (e) the vehicle identification number;
- (f) the NOx emission standard to which the vehicle is certified; and
- (g) the name and address of the first purchaser of the vehicle in Canada.

#### *Maintenance and Submission of Records*

**35.** (1) A company shall maintain, in writing or in readily readable electronic or optical form

- (a) the evidence of conformity referred to in paragraphs 32(a) to (c) and section 33 and records referred to in paragraph 153(1)(g) of the Act for a period of
  - (i) at least eight years after the date of manufacture, for engines and vehicles, other than motorcycles, and
  - (ii) at least six years after the date of manufacture, for motorcycles; and
- (b) the records referred to in section 34, for a period of eight years after the date that the end of model year report is required to be submitted under subsection 36(1).

(2) If the Minister makes a written request for the evidence of conformity or the records referred to in subsection (1), or a summary of them, the company shall provide the Minister with the evidence of conformity, records or summary, in either official language, within

moteur de la façon et à l'endroit prévus, pour l'année de modèle en question :

- (i) dans le cas d'un véhicule léger, d'une camionnette, d'un véhicule moyen à passagers et d'un véhicule lourd complet, à l'article 1807, sous-partie S, du *CFR*,
- (ii) dans le cas d'une motocyclette, à l'article 413, sous-partie E, du *CFR*,
- (iii) dans le cas d'un véhicule lourd, à l'article 35, sous-partie A, du *CFR*,
- (iv) dans le cas d'un moteur de véhicule lourd, à l'article 35, sous-partie A, du *CFR*.

**33.** Pour l'application de l'alinéa 153(1)(b) de la Loi, dans le cas d'un véhicule ou d'un moteur autre que ceux visés à l'article 32, la justification de la conformité est obtenue et produite par l'entreprise selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes.

#### *Dossiers relatifs aux normes d'émissions moyennes de NOx*

**34.** (1) Pour chacun de ses parcs visés aux articles 17 à 19, l'entreprise tient un dossier contenant les renseignements suivants :

- a) l'année de modèle;
- b) la norme moyenne de NOx applicable pour le parc;
- c) la valeur moyenne de NOx pour le parc calculée conformément aux articles 20 ou 21;
- d) toutes les valeurs utilisées pour calculer la valeur moyenne de NOx pour le parc.

(2) Pour chaque véhicule du parc visé au paragraphe (1), l'entreprise tient un dossier contenant les renseignements suivants :

- a) le modèle et l'année de modèle;
- b) la norme moyenne de NOx applicable pour le parc;
- c) dans le cas d'un véhicule visé par un certificat de conformité délivré par l'*EPA*, le groupe d'essai applicable décrit dans la sous-partie S du *CFR*;
- d) les nom et adresse de l'usine où le véhicule a été assemblé;
- e) le numéro d'identification du véhicule;
- f) la norme d'émissions de NOx pour laquelle le véhicule est homologué;
- g) les nom et adresse du premier acheteur du véhicule au Canada.

#### *Tenue des dossiers et présentation de l'information*

**35.** (1) L'entreprise tient par écrit ou sous forme électronique ou optique facilement lisible :

- a) les justifications de la conformité visées aux alinéas 32(a) à (c) et à l'article 33 et les dossiers visés à l'alinéa 153(1)(g) de la Loi et les conserve pendant au moins :
  - (i) huit ans suivant la date de construction, dans le cas des moteurs et des véhicules autres que les motocyclettes,
  - (ii) six ans suivant la date de construction, dans le cas de motocyclettes;
- b) les dossiers visés à l'article 34, qu'il conserve pendant huit ans suivant la date prévue pour la présentation du rapport visé au paragraphe 36(1).

(2) Si le ministre demande par écrit à l'entreprise de lui fournir un élément de la justification de la conformité ou un dossier mentionné au paragraphe (1), ou un résumé de celui-ci, l'entreprise les lui remet, dans l'une ou l'autre des langues officielles, au plus tard :

- (a) 40 days after the request is delivered to the company; or
- (b) if the evidence of conformity or records referred to in section 32 or 33 must be translated from a language other than French or English, 60 days after the request is delivered to the company.

*End of Model Year Reports for Fleet Average NOx Emissions*

36. (1) A company shall submit to the Minister an end of model year report, signed by a person who is authorized to act on behalf of the company, no later than May 1 following the end of each model year.

(2) The end of model year report shall contain the following information for each of its fleets described in sections 17 to 19:

- (a) the applicable fleet average NOx standard;
- (b) the fleet average NOx value achieved as described in section 20 or 21;
- (c) for each model of vehicle, the values used in calculating the fleet average NOx values achieved;
- (d) the total number of vehicles in the fleet;
- (e) the NOx emission credits obtained or deficits incurred in that model year; and
- (f) the balance of credits or deficits at the end of the model year.

(3) The end of model year report must also contain the following information on each credit transfer to or from the company since the submission of the previous end of model year report

- (a) the name, address and, if different, the mailing address of the company that transferred the credits and the model year in which that company obtained those credits;
- (b) the name, address and, if different, the mailing address of the company that received the credits;
- (c) the date of the transfer; and
- (d) the quantity of credits transferred.

(4) The company shall include in the end of model year report, if applicable

- (a) a statement that it has elected under section 21 not to calculate a fleet average NOx standard;
- (b) a statement that it has elected under section 27 to meet an optional fleet average NOx standard; and
- (c) a statement that every model of vehicle in its fleet is covered by an EPA certificate of conformity and is sold concurrently in the United States and Canada as described in section 28.

IMPORTATION REQUIREMENTS AND DOCUMENTS

*General Provisions*

37. (1) Subject to subsection (2), any person importing into Canada a vehicle or engine shall submit a declaration at a customs office, signed by that person or their duly authorized representative, that contains

- (a) the name and address of the importer;
- (b) the name of the manufacturer of the vehicle or engine;
- (c) the date on which the vehicle or engine is imported;
- (d) the class, make, model, and model year of the vehicle or engine and

a) quarante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise;

b) si les justifications de la conformité ou un dossier visés à l'article 32 ou 33 doivent être traduites d'une langue autre que le français ou l'anglais, soixante jours après la date où la demande a été remise à l'entreprise.

*Rapports de fin d'année de modèle sur les normes relatives aux émissions moyennes de NOx pour les parcs*

36. (1) L'entreprise doit fournir au ministre, au plus tard le 1<sup>er</sup> mai suivant la fin de chaque année de modèle, un rapport de fin d'année de modèle signé par une personne autorisée à cette fin.

(2) Le rapport de fin d'année de modèle contient, pour chacun des parcs de l'entreprise visés aux articles 17 à 19, les renseignements suivants :

- a) la norme moyenne de NOx applicable pour le parc;
- b) la valeur moyenne de NOx pour le parc calculée conformément aux articles 20 ou 21;
- c) pour chaque modèle de véhicules, les valeurs utilisées pour calculer la valeur moyenne de NOx pour le parc;
- d) le nombre total de véhicules du parc;
- e) les points relatifs aux émissions de NOx obtenus ou le déficit relatif aux émissions de NOx pour l'année de modèle;
- f) le solde des points ou déficits relatifs aux émissions à la fin de l'année de modèle.

(3) Le rapport de fin d'année de modèle contient, pour tout transfert, par l'entreprise ou à celle-ci, de points relatifs aux émissions de NOx effectué depuis le rapport de fin d'année de modèle précédent, les renseignements suivants :

- a) les nom et adresse de l'entreprise qui a transféré les points ainsi que l'adresse postale si elle est différente et l'année de modèle où les points ont été obtenus par celle-ci;
- b) les nom et adresse de l'entreprise à qui ont été transférés les points ainsi que l'adresse postale si elle est différente;
- c) la date du transfert;
- d) le nombre de points transférés.

(4) L'entreprise énonce dans son rapport de fin d'année de modèle, le cas échéant :

- a) qu'elle a choisi, aux termes de l'article 21, de ne pas calculer la valeur moyenne de NOx pour un parc;
- b) qu'elle a choisi, aux termes de l'article 27, de respecter une norme optionnelle relative aux émissions moyennes de NOx;
- c) que chaque modèle de véhicule dans son parc est visé par un certificat de conformité délivré par la EPA et vendu aux États-Unis et au Canada durant la même période aux termes de l'article 28.

EXIGENCES ET DOCUMENTS D'IMPORTATION

*Dispositions générales*

37. (1) Sous réserve du paragraphe (2), la personne qui importe au Canada un véhicule ou un moteur doit présenter, à un bureau de douane, une déclaration, signée par elle ou par son représentant dûment autorisé, contenant l'information suivante :

- a) les nom et adresse de l'importateur;
- b) le nom du constructeur du véhicule ou du moteur;
- c) la date de l'importation;
- d) la catégorie, la marque, le modèle et l'année de modèle du véhicule ou du moteur et :

- (i) in the case of a vehicle, the vehicle identification number, and
- (ii) in the case of an engine, the serial number of the engine;
- (e) in the case of a company, a statement that the vehicle or engine bears the national emissions mark or that the company has the evidence of conformity referred to in section 32 or 33; and
- (f) in the case of a person that is not a company,
  - (i) a statement from the person that the vehicle or engine bears
    - (A) the national emissions mark,
    - (B) the U.S. emission control information label referred to in paragraph 32(d) showing that the vehicle conformed to the EPA emission standards in effect at the time of its manufacture, or
    - (C) an emission control label showing that the vehicle conformed to the emission standards of the *California Air Resources Board* in effect at the time of its manufacture, or
  - (ii) a statement from the manufacturer or its duly authorized representative that the vehicle or engine conformed to the standards set out in these Regulations, or to the standards referred to in clause (i)(B) or (C), at the time of the main assembly of the vehicle or engine.

(2) For the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act, any company that imports in a calendar year more than 2,500 vehicles or 1,000 engines into Canada may provide the information referred to in subsection (1) in a form and manner that is satisfactory to the Minister.

**38.** (1) The declaration that a person is required to make under paragraph 155(1)(a) of the Act shall contain

- (a) the information described in paragraphs 37(1)(a) to (d);
- (b) a statement that the vehicle or engine will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing; and
- (c) the date the vehicle will be removed from Canada or destroyed.

(2) The declaration shall be filed with the Minister

- (a) prior to the import of the vehicle or engine; or
- (b) in the case of a company whose world production of vehicles or engines is 2,500 or more a year, as described in paragraph (a) or quarterly.

**39.** A company that imports a vehicle or engine as described in subsection 153(2) of the Act shall make a declaration at a customs office, signed by its duly authorized representative, that contains the information described in paragraphs 37(1)(a) to (e) and, in addition,

- (a) a statement from the manufacturer of the vehicle or engine that the vehicle or engine will, when completed in accordance with instructions provided by the manufacturer, conform to the standards prescribed under these Regulations; and
- (b) a statement that the vehicle or engine will be completed in accordance with the instructions provided under paragraph (a).

#### RENTAL RATE

**40.** The rental rate to be paid to a company by the Minister under subsection 159(1) of the Act, prorated on a daily basis for each day that a vehicle or engine is made available, is

- (a) 18 per cent of the manufacturer's suggested retail price of the vehicle or engine, for the first year; and
- (b) 12 per cent per year for any subsequent period.

- (i) dans le cas d'un véhicule, son numéro d'identification,
- (ii) dans le cas d'un moteur, son numéro de série;
- e) si l'importateur est une entreprise, une déclaration selon laquelle le véhicule ou le moteur porte la marque nationale ou que l'entreprise a la justification de la conformité visée aux articles 32 ou 33;
- f) si l'importateur n'est pas une entreprise :
  - (i) soit une déclaration selon laquelle le véhicule ou le moteur porte, selon le cas :
    - (A) la marque nationale,
    - (B) l'étiquette d'information sur la réduction des émissions des véhicules des États-Unis visée à l'alinéa 32d), indiquant qu'il était conforme aux normes d'émissions de l'EPA en vigueur au moment de sa fabrication ou de sa construction,
    - (C) une étiquette relative aux émissions indiquant qu'il était conforme aux normes du California Air Resources Board en vigueur au moment de sa construction,
  - (ii) soit une déclaration du constructeur ou de son représentant dûment autorisé selon laquelle le véhicule ou le moteur était, au moment de son assemblage principal, conforme aux normes prévues dans le présent règlement ou aux normes visées aux divisions (i)(B) ou (C).

(2) Pour l'application de l'alinéa 153(1)(b) de la Loi, l'entreprise qui importe au Canada au cours d'une année civile plus de 2 500 véhicules ou 1 000 moteurs peut fournir l'information visée au paragraphe (1) selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes.

**38.** (1) La justification que la personne est tenue de donner aux termes de l'alinéa 155(1)(a) de la Loi comprend :

- a) les renseignements visés aux alinéas 37(1)(a) à d)
- b) une déclaration selon laquelle le véhicule ou le moteur est destiné à une utilisation au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales;
- c) la date où le véhicule sera envoyé hors du Canada ou détruit.

(2) La justification est déposée auprès du ministre :

- a) avant que le véhicule ou le moteur soit importé;
- b) dans le cas de l'entreprise dont la production mondiale annuelle est d'au moins 2 500 véhicules ou moteurs, aux termes de l'alinéa a) ou trimestriellement.

**39.** L'entreprise qui importe au Canada un véhicule ou un moteur aux termes du paragraphe 153(2) de la Loi doit présenter, à un bureau de douane, une déclaration, signée par une personne autorisée à cette fin, contenant, outre l'information visée aux alinéas 37(1)(a) à e) :

- a) une déclaration du constructeur du véhicule ou du moteur selon laquelle, une fois le véhicule ou le moteur achevé selon ses instructions, il sera conforme aux normes prévues au présent règlement;
- b) une déclaration selon laquelle le véhicule ou le moteur sera achevé selon les instructions visées à l'alinéa a).

#### TAUX DE LOCATION

**40.** Le taux de location que le ministre paie à une entreprise aux termes du paragraphe 159(1) de la Loi est calculé au prorata pour chaque jour où le véhicule ou le moteur est retenu et est égal :

- a) pour la première année, à 18 % du prix de détail suggéré par le constructeur pour le véhicule ou le moteur;
- b) à 12 % par an par la suite.

## APPLICATION FOR EXEMPTION

41. (1) A company applying under section 156 of the Act for an exemption from conformity with any standard prescribed under these Regulations shall submit in writing to the Minister

- (a) its name, address and, if different, mailing address;
- (b) the province or country under the laws of which it is established;
- (c) the section number, title and text or substance of the standards from which an exemption is sought;
- (d) the duration requested for the exemption;
- (e) the reason for requesting an exemption;
- (f) if the company is requesting that the information submitted be treated as confidential under section 313 of the Act, the reasons for the request; and
- (g) the reasons why the granting of the exemption by the Governor in Council would be in the public interest and consistent with the objectives of the Act.

(2) Where the basis of an application for an exemption is substantial financial hardship, the company shall include in the submission to the Minister

- (a) the world production of vehicles or engines manufactured by the company or by the manufacturer of the model that is the subject of the application in the 12 month period beginning two years before the beginning of the period in respect of which the exemption is applied for;
- (b) the total number of vehicles or engines manufactured for, or imported into, the Canadian market in the 12 month period beginning two years before the beginning of the period in respect of which the exemption is applied for;
- (c) technical and financial information demonstrating in detail why conformity to the standards referred to in paragraph (1)(c) would create substantial financial hardship, including
  - (i) a list of each of the items that would have to be altered in order to achieve conformity,
  - (ii) an itemized and detailed description of the estimated cost to make the alterations referred to in subparagraph (i)
    - (A) at the end of one year after the day on which the application is submitted, if the duration of the requested exemption is for a period of one year or more but less than two years,
    - (B) at the end of two years after the day on which the application is submitted, if the duration of the requested exemption is for a period of two years or more but less than three years, or
    - (C) at the end of three years after the day on which the application is submitted, if the duration of the requested exemption is for a period of three years,
  - (iii) the estimated price increase per vehicle or engine to counter the total costs incurred pursuant to subparagraph (ii) and a statement of the anticipated effect of each such price increase,
  - (iv) corporate balance sheets and income statements for the three fiscal years immediately preceding the filing of the application, and
  - (v) any other relevant information; and
- (d) a description of the company's efforts to conform to the standards from which the exemption is sought, including
  - (i) a description of any other means of achieving conformity that were considered and the reasons for rejecting each of them, and

## DEMANDE D'EXEMPTION

41. (1) Conformément à l'article 156 de la Loi, l'entreprise qui demande à être dispensée de se conformer à l'une ou l'autre des normes prévues par le présent règlement doit fournir par écrit au ministre :

- a) ses nom et adresse ainsi que son adresse postale, si elle est différente;
- b) le nom de la province ou du pays dont lois la régissent;
- c) la désignation numérique, le titre et le texte ou le contenu des normes visées par la demande de dispense;
- d) la durée de la dispense demandée;
- e) les motifs de la demande de dispense;
- f) si l'entreprise demande que les renseignements fournis soient considérés comme confidentiels en vertu de l'article 313 de la Loi, les motifs de la demande;
- g) les raisons pour lesquelles l'octroi de la dispense par le gouverneur en conseil serait d'intérêt public et conforme aux objets de la Loi.

(2) Si la dispense est demandée pour prévenir la création de grandes difficultés financières, le demandeur doit inclure, dans la communication adressée au ministre :

- a) la production mondiale de véhicules ou de moteurs construits par l'entreprise ou par le constructeur du modèle qui fait l'objet de la demande pendant la période de douze mois qui commence deux ans avant le début de la période visée par la dispense;
- b) le nombre total de véhicules ou de moteurs construits pour le marché canadien ou importés au Canada pendant la période de douze mois qui commence deux ans avant le début de la période visée par la dispense;
- c) les renseignements techniques et financiers qui démontrent en détail que l'application des normes visées à l'alinéa (1)c) créerait de grandes difficultés financières, notamment :
  - (i) la liste des éléments à modifier pour assurer la conformité,
  - (ii) le coût estimatif détaillé des modifications visées au sous-alinéa (i) :
    - (A) à la fin de l'année suivant la date de présentation de la demande, dans le cas d'une demande de dispense pour une période d'au moins un an mais inférieure à deux ans,
    - (B) à la fin des deux années suivant la date de dépôt de la demande, dans le cas d'une demande de dispense pour une période d'au moins deux ans mais inférieure à trois ans,
    - (C) à la fin des trois années suivant la date de dépôt de la demande, dans le cas d'une demande de dispense pour une période de trois ans,
  - (iii) la hausse estimative du prix du véhicule ou du moteur nécessaire pour compenser tous les frais à engager selon le sous-alinéa (ii) et un énoncé de l'effet prévu d'une telle hausse de prix,
  - (iv) le bilan et l'état des résultats de l'entreprise pour les trois exercices précédant la présentation de la demande,
  - (v) tout autre renseignement pertinent;
- d) une description des efforts de l'entreprise pour se conformer aux normes visées par la demande d'exemption et :
  - (i) une description des autres moyens envisagés pour se conformer à ces normes et des raisons du rejet de chacun d'eux,
  - (ii) une description des mesures à prendre au cours de la période de dispense et la date où elle estime pouvoir se conformer aux normes en modifiant la conception des véhicules ou moteurs non conformes ou en cessant de les produire.

(ii) a description of the steps to be taken while the exemption is in effect and the estimated date by which conformity will be achieved through design changes or the termination of the production of non-conforming vehicles or engines.

(3) Where the basis of an application for exemption is the development of new emission monitoring or emission control features that are equivalent or superior to those that conform to the prescribed standards, the company shall include in the submission to the Minister

- (a) a description of the new features;
- (b) a copy of the research, development and testing documentation establishing the innovative nature of the new features;
- (c) an analysis of how the level of performance of the new features is equivalent or superior to the level of performance established by the prescribed standards, including
  - (i) a detailed description of how a vehicle or engine equipped with the new features would, if exempted, differ from a vehicle or engine that conforms to the prescribed standards, and
  - (ii) the results of tests conducted on the new features that demonstrate a level of performance that is equivalent or superior to that required by the prescribed standards;
- (d) evidence that an exemption would facilitate the development or the field evaluation of the vehicle or engine; and
- (e) a statement as to whether the company intends, at the end of the exemption period,
  - (i) to conform to the prescribed standards,
  - (ii) to apply for a further exemption, or
  - (iii) to request that the prescribed standards be amended to incorporate the new features.

(4) Where the basis of an application for exemption is the development of new kinds of vehicles, engines or vehicle or engine systems or components, the company shall include in the submission to the Minister

- (a) a copy of the research, development and testing documentation establishing that an exemption would not substantially diminish the control of emissions of the vehicle or engine, including
  - (i) a detailed description of how the vehicle or engine equipped with the new kinds of vehicle systems or components would, if exempted, differ from one that conforms to the prescribed standards,
  - (ii) the reasons why not conforming to the prescribed standards does not substantially diminish the control of emissions of the vehicle or engine, and
  - (iii) a description of other means of achieving conformity that were considered and the reasons for rejecting each of them;
- (b) evidence that an exemption would facilitate the development or the field evaluation of the vehicle or engine; and
- (c) a statement as to whether the company intends, at the end of the exemption period, to conform to the prescribed standards.

(5) Where a company wishes to obtain a new exemption to take effect after the expiration of an exemption referred to in subsections (3) or (4), the company shall submit, in writing, to the Minister

(3) Si la demande de dispense repose sur la mise au point de nouveaux dispositifs de mesure ou de contrôle des émissions, équivalents ou supérieurs à ceux qui sont conformes aux normes prévues par le présent règlement, le demandeur doit inclure, dans la communication adressée au ministre :

- a) une description des nouveaux dispositifs;
- b) une copie des documents de recherche, de mise au point et d'essai qui démontrent le caractère innovateur de ces dispositifs;
- c) une analyse démontrant que le niveau de performance des nouveaux dispositifs est équivalent ou supérieur à celui qu'exigent les normes prévues par le présent règlement, notamment :
  - (i) une description détaillée de ce qui différencierait le véhicule ou le moteur équipé des nouveaux dispositifs d'un véhicule ou d'un moteur conforme aux normes prévues par le présent règlement, si la dispense était accordée,
  - (ii) les résultats de la mise à l'essai des nouveaux dispositifs qui démontrent un niveau de performance égal ou supérieur à celui qu'exigent les normes prévues par le présent règlement;
- d) la preuve que la dispense faciliterait la mise au point ou l'évaluation sur le terrain du véhicule ou du moteur;
- e) un énoncé indiquant si, à la fin de la période de dispense, le demandeur a l'intention, selon le cas :
  - (i) de se conformer aux normes prévues par le présent règlement,
  - (ii) de demander une autre dispense,
  - (iii) de demander que les normes prévues par le présent règlement soient modifiées pour qu'elles tiennent compte des nouveaux dispositifs.

(4) Si la dispense est demandée pour prévenir une entrave à la mise au point de nouveaux types de véhicules, de moteurs ou de dispositifs ou pièces de véhicules ou de moteurs, le demandeur doit inclure, dans la communication adressée au ministre :

- a) une copie des documents de recherche, de mise au point et d'essai qui démontrent que la dispense ne porterait pas atteinte de façon considérable au contrôle des émissions du véhicule ou du moteur, notamment :
  - (i) une description détaillée montrant en quoi le véhicule ou le moteur équipé des nouveaux types de dispositifs ou de pièces différencierait, en cas de dispense, de celui qui respecte les normes prévues par le présent règlement,
  - (ii) les raisons pour lesquelles la non-conformité aux normes prévues par le présent règlement ne porte pas atteinte de façon considérable au contrôle des émissions du véhicule ou du moteur,
  - (iii) une description des autres moyens envisagés pour se conformer aux normes prévues par le présent règlement et des raisons du rejet de chacun d'eux;
- b) la preuve que la dispense faciliterait la mise au point ou l'évaluation sur le terrain du véhicule ou du moteur;
- c) un énoncé indiquant si le demandeur a l'intention de se conformer aux normes prévues par le présent règlement, à la fin de la période de dispense.

(5) L'entreprise qui souhaite obtenir une nouvelle dispense à l'échéance de celle visée aux paragraphes (3) ou (4) doit fournir par écrit au ministre :

- a) l'information requise en vertu des paragraphes (3) ou (4), selon le cas;

- (a) the information required under subsection (3) or (4), as the case may be; and
- (b) a statement of the total number of vehicles or engines sold in Canada under the expiring exemption.

## DEFECT INFORMATION

42. (1) The notice of defect referred to in subsections 157(1) and (4) of the Act shall be given in writing and shall indicate

- (a) the name of the company giving the notice;
- (b) the identifying classification of each vehicle and engine in respect of which the notice is given, including in the case of a vehicle its make, model, model year, vehicle identification number and the period during which it was manufactured;
- (c) the estimated percentage of the potentially affected vehicles or engines that contain the defect;
- (d) a description of the defect;
- (e) an evaluation of the pollution risk arising from the defect; and
- (f) a statement of the measures to be taken to correct the defect.

(2) A company shall, within 60 days after giving a notice of defect, submit to the Minister the initial report referred to in subsection 157(7) of the Act containing

- (a) the information referred to in subsection (1);
- (b) the total number of vehicles or engines in respect of which the notice of defect has been issued and the number of vehicles or engines in each identifying classification;
- (c) a chronology of all principal events that led to the determination of the existence of the defect; and
- (d) copies of all notices, bulletins and other circulars issued by the company in respect of the defect, including a detailed description of the nature and physical location of the defect with diagrams and other illustrations as necessary.

(3) The company shall submit quarterly reports to the Minister respecting the defect and its correction commencing three months after the initial report that contain the following information:

- (a) the number, title or other identification assigned by the company to the notice of defect;
- (b) the number of vehicles or engines in respect of which the notice of defect has been issued;
- (c) the date that notices of defect were given to the current owners of the affected vehicles or engines; and
- (d) the total number or percentage of vehicles or engines repaired, including vehicles or engines requiring inspection only.

## CONSEQUENTIAL AMENDMENTS

*Motor Vehicle Safety Regulations*

43. (1) Paragraph 5(2)(b)<sup>1</sup> of the *Motor Vehicle Safety Regulations*<sup>2</sup> is repealed.

(2) Subsection 5(2.1)<sup>1</sup> of the Regulations is repealed.

44. Paragraph 11(1)(f.1)<sup>1</sup> of the Regulations is repealed.

45. Schedule V<sup>3</sup> to the Regulations is repealed.

- b) le nombre total de véhicules ou de moteurs vendus au Canada pendant la période de dispense qui se termine.

## INFORMATION SUR LES DÉFAUTS

42. (1) L'avis de défaut visé aux paragraphes 157(1) ou (4) de la Loi est donné par écrit et indique :

- a) le nom de l'entreprise donnant l'avis;
- b) la catégorie de chaque véhicule ou moteur visé par l'avis de défaut et, dans le cas d'un véhicule, la marque, le modèle, l'année de modèle, le numéro d'identification et la période de construction;
- c) le pourcentage estimatif des véhicules ou moteurs susceptibles d'être défectueux qui présente le défaut;
- d) une description du défaut;
- e) une évaluation du risque de pollution correspondant;
- f) un énoncé des mesures à prendre pour corriger le défaut.

(2) L'entreprise doit, au plus tard soixante jours après avoir donné l'avis de défaut, présenter au ministre le rapport initial visé au paragraphe 157(7) de la Loi renfermant :

- a) l'information exigée par le paragraphe (1);
- b) le nombre total de véhicules ou de moteurs visés par l'avis de défaut et le nombre de ces véhicules ou moteurs dans chaque catégorie;
- c) une chronologie des principaux événements qui ont permis de découvrir l'existence du défaut;
- d) des copies de tous les avis, bulletins et autres circulaires publiés par l'entreprise au sujet du défaut, y compris une description détaillée de la nature du défaut et de l'endroit où il se trouve, accompagnée de schémas et d'autres illustrations, au besoin.

(3) L'entreprise doit, trois mois après avoir présenté le rapport initial, commencer à présenter des rapports trimestriels au ministre concernant les défauts et les correctifs, qui renferment l'information suivante :

- a) le numéro ou le titre de l'avis de défaut ou toute autre désignation qu'elle lui a attribuée;
- b) le nombre total de véhicules ou de moteurs visés par l'avis de défaut;
- c) la date où des avis de défaut ont été donnés aux propriétaires actuels des véhicules ou moteurs visés;
- d) le nombre total ou la proportion de véhicules ou de moteurs réparés, y compris les véhicules ou les moteurs ayant exigé seulement une inspection.

## MODIFICATIONS CORRÉLATIVES

*Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*

43. (1) L'alinéa 5(2)b)<sup>1</sup> du *Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles*<sup>2</sup> est abrogé.

(2) Le paragraphe 5(2.1)<sup>1</sup> du même règlement est abrogé.

44. L'alinéa 11(1)f.1)<sup>1</sup> du même règlement est abrogé.

44. L'annexe V<sup>3</sup> du même règlement est abrogée.

<sup>1</sup> SOR/97-376

<sup>2</sup> C.R.C., c. 1038

<sup>3</sup> SOR/2000-182

<sup>1</sup> DORS/97-376

<sup>2</sup> C.R.C., ch. 1038

<sup>3</sup> DORS/2000-182

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

46. These Regulations come into force on September 1, 2003.

46. Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2003.

SCHEDULE 1  
(Subsection 5(1))

ANNEXE 1  
(paragraphe 5(1))

NATIONAL EMISSIONS MARK

MARQUE NATIONALE



Note: Replace XXXXXX with the identification number assigned by the Minister.  
Remplacer XXXXXX par le numéro d'identification assigné par le ministre.

SCHEDULE 2  
(Subsection 6(1))

ANNEXE 2  
(paragraphe 6(1))

MINISTERIAL AUTHORIZATION

AUTORISATION DU MINISTRE

Department of the Environment  
Canadian Environmental Protection Act, 1999  
On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations

Ministère de l'Environnement  
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)  
Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs

Identification Number \_\_\_\_\_

Numéro d'identification : \_\_\_\_\_

Pursuant to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, I, \_\_\_\_\_, the Minister of the Environment, hereby authorize (*name and address*) to use and apply at its premises located at (*location*) the national emissions mark and this identification number on the following classes of prescribed vehicles or engines, provided that the vehicles or engines conform to all applicable emission standards: (*list classes*)

Conformément à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, moi, \_\_\_\_\_, ministre de l'Environnement, j'autorise par les présentes (*nom et adresse*) à utiliser et à apposer, dans ses locaux situés au (*lieu*), la marque nationale d'émissions et le numéro d'identification susmentionné sur les véhicules ou moteurs des catégories ci-après, à condition que les véhicules ou moteurs respectent toutes les normes d'émissions applicables : (*liste des catégories*).

This authorization expires on \_\_\_\_\_, \_\_\_\_.

La présente autorisation prend fin le (*date*).

Issued on \_\_\_\_\_

Délivrée le (*date*)

\_\_\_\_\_ for the Minister of the Environment

\_\_\_\_\_ Pour le ministre de l'Environnement,

## Regulations Amending the Employment Insurance Regulations

### Statutory Authority

*Employment Insurance Act*

### Sponsoring Department

Department of Human Resources Development

## Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi

### Fondement législatif

*Loi sur l'assurance-emploi*

### Ministère responsable

Ministère du Développement des ressources humaines

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

#### Description

These amendments to the *Employment Insurance Regulations* (EI Regulations) are required to implement a system to allow the Canada Employment Insurance Commission (the Commission) to charge interest on debts that are owed to the Employment Insurance Account.

On March 28, 1996, the Treasury Board Secretariat put into place new Regulations (*Interest and Administrative Charges Regulations*, SOR/96-188) which required that government departments charge interest on all amounts that are outstanding. These measures were put in place to encourage debtors to repay amounts owing to the Crown more quickly and thereby to reduce the costs that the federal government had to bear with regard to these outstanding debts.

The changes to section 56 of the EI Regulations include interest amounts in the existing write-off provisions, and the addition of section 56.1 permits the Commission to charge interest on outstanding debts in conformity with Treasury Board guidelines. In addition, paragraph 54(k) and section 80.1 of the *Employment Insurance Act* (EI Act) give the Commission authority, with the approval of the Governor in Council, to make regulations on the requirement to pay interest on debts due to the employment insurance (EI) funds.

The characteristics of the EI Interest Program are as follows:

- Interest will be charged only on debts resulting from misrepresentation by the claimant.
- In the case of debts that do not arise from a claimant's misrepresentation, no interest will be charged.
- Interest will not be charged on debts that arise from a Commission error in benefit payment.
- Interest will start from the date on which the debtor is notified of the amount owing.
- Interest will be charged at the Bank of Canada average rate plus 3 percent, and it will be calculated daily and compounded monthly.
- Amounts repaid by the claimant will be applied first to amounts of outstanding interest and then to the amount of the oldest EI debt within the six-year recovery period prescribed by the EI Act.
- Interest will not be charged while the decision that gave rise to the debt is under appeal or other review. Therefore, interest will not accrue from the day on which an appeal or other review of the decision that gave rise to the amount owing is

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

#### Description

Ces modifications au *Règlement sur l'assurance-emploi* (le Règlement) sont nécessaires afin de permettre à la Commission de l'assurance-emploi du Canada (la Commission) d'imposer des intérêts sur ses comptes débiteurs à l'assurance-emploi (AE).

Le 28 mars 1996, le Secrétariat du Conseil du Trésor a publié un nouveau règlement (*Règlement sur les intérêts et les frais administratifs*, DORS/96-188) qui exige que les ministères imposent des intérêts sur tous les comptes débiteurs échus. Ces mesures ont été mises en place afin d'inciter les débiteurs à payer leurs dettes envers l'État plus rapidement et ainsi réduire le coût que doit supporter le gouvernement fédéral pour ces comptes débiteurs échus.

Les modifications à l'article 56 du Règlement incluent les montants d'intérêts dans les dispositions actuelles relatives à la défalcation des dettes. L'ajout de l'article 56.1 permettra à la Commission d'imposer des intérêts sur les dettes qui lui sont dues, le tout en conformité avec les directives du Conseil du Trésor. De plus, l'alinéa 54(k) et l'article 80.1 de la *Loi sur l'assurance-emploi* (la Loi sur l'AE) autorisent la Commission, avec l'approbation du gouverneur en conseil, à faire des règlements relativement au paiement d'intérêts sur les dettes dues au fonds de l'AE.

Les caractéristiques du Programme d'intérêts de l'AE sont les suivantes :

- Des intérêts seront imposés seulement sur les dettes résultant d'un acte délictueux.
- Dans le cas de dettes ne résultant pas d'un acte délictueux, aucun intérêt ne sera chargé.
- Aucun intérêt ne sera chargé sur les dettes résultant d'une erreur de la part de la Commission quant au versement de prestations.
- Les intérêts seront calculés à partir de la date de la notification au débiteur de son endettement.
- Le taux d'intérêt est fixé au taux d'escompte moyen de la Banque du Canada plus 3 p. 100 et l'intérêt sera calculé quotidiennement et composé mensuellement.
- Tout paiement fait par un prestataire sera imputé en premier lieu sur les intérêts échus, puis sur le capital de la plus ancienne dette d'AE à l'intérieur de la période de recouvrement de six ans prescrite par la Loi sur l'AE.
- Les intérêts ne seront pas chargés pendant que la décision d'où découle le trop-payé fait l'objet d'un appel ou de tout

- determined to be lodged, until the day that a decision on the appeal or other review is rendered by the competent authority.
- The Commission may also waive or reduce the amount of interest where:
    - the administration costs of the collection of interest would exceed the amount of the interest owing;
    - the interest is payable in respect of an outstanding debt that has already been settled in whole, or in part, in favour of the debtor; or
    - the accrual of interest on a particular penalty or amount of indebtedness would result in undue hardship to the debtor.
  - Interest charges will cease in the following situations:
    - with the repayment of the debt;
    - upon the death of the debtor;
    - if the amount of the debt has been written off; or
    - if the accrued interest is written off under section 56.

A change has also been made to paragraph 56(1)(a) of the Regulations, which deals with the write-off of debts. This change stipulates that, when the total of indebtedness under any Human Resources Development Canada (HRDC) administered program is not more than \$20 (previously \$5), no benefit period is currently running for the debtor, and the debtor is not making any regular payments under a repayment schedule, the sum can be written off by the Commission.

#### *Alternatives*

Employment Insurance is basically a social labour market program, one of whose principal aims is to assist the unemployed to rejoin the labour market by providing them with temporary financial assistance to help them in their search for work, provided the individual has met the qualifying conditions and otherwise proves a right to benefit.

The Regulations that deal with the charging of interest on EI debts will provide the Commission with sufficient latitude to establish and fairly administer a program for charging interest. For these reasons, this model was considered to be the best design for the provisions dealing with charging interest on EI debts.

#### *Benefits and Costs*

The EI Interest Program permits the Commission to conform to general government guidelines that apply to all departments on charging interest on outstanding debts. The basic form of these regulations is consistent with the Treasury Board directives on charging interest. It is expected that charging interest will be an incentive for debtors to repay outstanding debts at a faster rate. The cost of borrowing the money when the EI Account is in deficit, or the income lost to the EI Account when the Account is in surplus, is thus passed on to the claimants who actually owe amounts to the program.

Commencing in 2002-2003, it is estimated that HRDC will recover a total of \$146 million in the first year of implementation. These numbers are based on the fact that interest will be charged on approximately 120 000 debt accounts generating additional recoveries from accrued interest on the existing portfolio and new establishments. This represents an increase of \$16.9 million from

- autre recours. Ainsi, aucun intérêt ne s'accumulera depuis le jour où un appel ou tout autre recours à l'égard de la décision ayant donné lieu à la dette sera déterminé comme ayant été logé, jusqu'au jour où une décision relative à l'appel ou à tout autre recours sera rendue par l'autorité compétente.
- La Commission peut renoncer ou réduire le montant des intérêts lorsque :
    - les frais d'administration associés au recouvrement des intérêts seraient plus élevés que le montant des intérêts dus;
    - les intérêts s'appliquent à une somme due faisant l'objet d'un différend qui a été réglé entièrement ou partiellement, en faveur du débiteur;
    - l'accumulation d'intérêts sur une somme due ou sur le remboursement d'une pénalité imposerait au débiteur un préjudice indu.
  - L'intérêt cessera de s'accumuler dans les situations suivantes :
    - lorsque la dette est payée;
    - au décès du débiteur;
    - lorsque la dette d'où découle l'intérêt est défalquée;
    - le jour où les intérêts courus sont défalqués aux termes de l'article 56.

Une modification est également apportée à l'alinéa 56(1)a) du Règlement qui porte sur la défalcation d'une dette. Cette modification prévoit que, lorsque le total de la dette (sous n'importe lequel des programmes administrés par Développement des ressources humaines Canada [DRHC]) ne dépasse pas 20 \$ (antérieurement 5 \$), qu'aucune période de prestations n'est en cours pour ce débiteur et qu'il ne fait aucun paiement sur la base d'un calendrier de paiement, cette somme peut être défalquée par la Commission.

#### *Solutions envisagées*

L'assurance-emploi est essentiellement un programme social lié au marché du travail qui vise à aider les personnes sans emploi à réintégrer le marché du travail en leur fournissant une aide financière temporaire pour les appuyer dans leurs démarches pour chercher un emploi, si la personne remplit les conditions requises et démontre son admissibilité à recevoir ces prestations.

Les règlements visant l'imposition d'intérêts sur les dettes de l'AE fourniront à la Commission toute la latitude nécessaire pour développer et administrer équitablement l'imposition d'intérêts sur les dettes qui lui sont dues. Pour ces raisons, ce modèle a été considéré comme la meilleure approche pour les dispositions instaurant un programme d'imposition d'intérêts sur les dettes de l'AE.

#### *Avantages et coûts*

Le Programme d'AE d'imposition d'intérêts permet à la Commission d'être en conformité avec tous les autres ministères en ce qui a trait à l'imposition d'intérêts sur les comptes débiteurs. Le format de base de ces dispositions est conforme aux directives du Conseil du Trésor visant l'imposition d'intérêts. Ces mesures inciteront les débiteurs à rembourser plus rapidement les dettes dues. Le coût des emprunts d'argent lorsque le Compte d'AE est déficitaire, de même que les revenus perdus pour le fonds de l'AE lorsqu'il accuse un surplus, sera ainsi transféré aux prestataires qui doivent des sommes au programme d'AE.

À partir de 2002-2003, on prévoit que DRHC recouvrera au total 146 millions de dollars pendant la première année de mise en œuvre. Ces montants sont fondés sur le fait que des intérêts seront imposés sur quelque 120 000 comptes débiteurs, lesquels généreront des recouvrements additionnels d'intérêts courus sur le portefeuille existant et sur les nouvelles créances établies. Cela

the base year 2000-2001 as follows: \$7.1 million in recoveries from accrued interest and an additional \$9.8 million in increased recoveries from the principal due to the added incentive to repay faster.

EI administrative costs associated with these regulatory changes will be managed within HRDC's existing EI spending authority.

Implementation originally scheduled for 1998 was pushed back to July 1, 2002, because of Year 2000 considerations, and subsequently, by reason of other departmental legislative requirements (Bill C-23 — *Modernization of EI Benefits*, Bill C-32 — *Budget Implementation Act, 2000*, and Bill C-44, which did not receive Royal Assent and was re-introduced at the beginning of 2001 as Bill C-2 — *An Act to amend the Employment Insurance Act and the Employment Insurance (Fishing) Regulations*).

### *Consultation*

There has as yet been no consultation outside of HRDC, except for Treasury Board, who fully supported our Regulations because these regulatory amendments are implementing a general government policy that interest must be charged on all outstanding debts to the Crown, a policy that applies to all government departments. On March 28, 1996, Treasury Board Secretariat put into place new Regulations (*Interest and Administrative Charges Regulations*) which required that government departments charge interest on all amounts that are outstanding. Before these Regulations were put into place, Treasury Board had consulted with all departments, and their input was incorporated in different sections of the Regulations. However, the prepublication of the draft Regulations in the *Canada Gazette* will allow full general consultation with all concerned sectors of the public.

These regulatory amendments were prepared by the Insurance Policy Branch in consultation with Legal Services, Insurance Program Services, Investigation and Control, Systems, Communications, the Human Resources Investment Branch, as well as Finance and Administration Services. There were also consultations with the other branches of HRDC with accounts receivable (student loans, Canada Pension Plan [CPP], etc.) so that consistency of treatment of such matters can exist within HRDC to the greatest extent practicable. All parties concur with the format reflected in the regulation.

In addition, Bill C-12 (*Employment Insurance Act*), which gives rise to these regulatory changes, was the subject of consultation with various government departments, members of Parliament, and interest groups, and was debated in the House of Commons and the Senate in 1996.

### *Compliance and Enforcement*

Existing compliance mechanisms contained in HRDC's adjudication and control procedures will ensure that these changes are properly implemented and subsequently evaluated.

Existing policies and procedures in the Finance Branch will be used to assess the impact of waiver and write-off provisions upon the overall cost recovery. Existing policies will be used to assess when charging interest on debt accounts will constitute undue hardship for claimants.

représente une augmentation de 16,9 millions de dollars par rapport à l'année de base 2000-2001, selon les détails suivants : 7,1 millions de dollars seront recouvrés au titre des intérêts courus et un montant supplémentaire de 9,8 millions de dollars en recouvrements sur le capital en raison de l'incitatif à rembourser la dette plus rapidement.

Les coûts d'administration associés à cette modification du Règlement seront gérés à l'intérieur du budget actuel de DRHC pour l'administration du programme d'AE.

La mise en œuvre du programme, initialement prévue pour l'an 1998, a été retardée jusqu'au 1<sup>er</sup> juillet 2002, en raison des circonstances de l'an 2000 et, par la suite, en raison d'autres priorités législatives du Ministère (Projet de loi C-23 — *Modernisation des prestations d'AE*, Projet de loi C-32 — *Loi de l'exécution du budget, 2000*, et Projet de loi C-44, lequel n'a pas obtenu la sanction royale et a été soumis à nouveau au début de 2001 à titre de projet de loi C-2 — *Loi modifiant la Loi sur l'assurance-emploi et le Règlement sur l'assurance-emploi (pêche)*).

### *Consultations*

Aucune consultation à l'extérieur de DRHC n'a encore eu lieu, à l'exception du Conseil du Trésor qui appuie entièrement notre règlement, puisqu'il s'agit ici d'une adaptation d'un règlement visant l'imposition d'intérêts sur tous les comptes débiteurs à la Couronne et donc applicable pour l'ensemble des ministères. Le 28 mars 1996, le Secrétariat du Conseil du Trésor a publié un nouveau règlement (*Règlement sur les intérêts et les frais administratifs*) qui exige que les ministères imposent des intérêts sur tous les comptes débiteurs échus. Avant la mise en place de ce règlement, le Conseil du Trésor a consulté tous les ministères et leur avis a servi à la rédaction des articles du Règlement. Cependant, la publication préalable de l'ébauche des modifications réglementaires dans la *Gazette du Canada* permettra une consultation générale auprès de tous les secteurs du public concernés.

Ces modifications au Règlement ont été préparées par la Direction générale de la politique d'assurance en consultation avec les Services juridiques, les Services du programme d'assurance, Enquêtes et Contrôle, les Systèmes, les Communications, la Direction générale des investissements dans les ressources humaines, et les Services financiers et administratifs. Il y a eu également des consultations avec les autres directions de DRHC ayant des comptes débiteurs (les prêts aux étudiants et le Régime de pensions du Canada [RPC], etc.) afin de s'assurer de l'uniformité du traitement de telles questions à l'intérieur de DRHC, dans la plus large mesure possible. Toutes ces parties sont d'accord avec le modèle décrit dans la réglementation.

De plus, le projet de loi C-12 (*Loi sur l'assurance-emploi*), duquel découlent ces modifications au Règlement, a fait l'objet de consultations auprès de divers ministères, des députés et des groupes d'intérêt, et a été débattu à la Chambre des communes et au Sénat en 1996.

### *Respect et exécution*

Les mécanismes actuels de conformité déjà inclus dans les procédures de décision et de contrôle de DRHC permettront d'assurer une mise en œuvre adéquate et une évaluation subséquente des modifications.

Les politiques et procédures actuelles des Services financiers seront utilisées pour l'évaluation de l'impact de la renonciation et des dispositions relatives à la défalcation sur le coût total du recouvrement. Les politiques actuelles seront utilisées afin d'évaluer quand l'imposition d'intérêts sur les dettes constituera une privation injustifiée pour des prestataires.

## Contact

Johanne Goyette, Senior Policy Advisor, Policy and Legislation Development, Insurance Branch, Human Resources Development Canada, 140 Promenade du Portage, 9th Floor, Hull, Quebec K1A 0J9, (819) 994-8365 (Telephone), (819) 953-9381 (Facsimile).

## Personne-ressource

Johanne Goyette, Conseillère principale en politique, Élaboration de la politique et de la législation, Direction générale de l'assurance, Développement des ressources humaines Canada, 140, promenade du Portage, 9<sup>e</sup> étage, Hull (Québec) K1A 0J9, (819) 994-8365 (téléphone), (819) 953-9381 (télécopieur).

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Canada Employment Insurance Commission, pursuant to paragraph 54(k) and section 80.1 of the *Employment Insurance Act*<sup>a</sup>, proposes, subject to the approval of the Governor in Council, to make the annexed *Regulations Amending the Employment Insurance Regulations*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Johanne Goyette, Policy and Legislation Development, Insurance Branch, Human Resources Development Canada, 9th Floor, 140 Promenade du Portage, Hull, Quebec K1A 0J9.

Ottawa, March 22, 2002

EILEEN BOYD  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

REGULATIONS AMENDING THE EMPLOYMENT  
INSURANCE REGULATIONS

## AMENDMENTS

1. The heading before section 56 of the *Employment Insurance Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

*Write-off of Amounts Wrongly Paid, Penalties and Interest*

2. (1) The portion of subsection 56(1) of the Regulations before paragraph (b) is replaced by the following:

56. (1) A penalty owing under section 38, 39 or 65.1 of the Act or an amount payable under section 43, 45, 46, 46.1 or 65 of the Act, or the interest accrued on the penalty or amount, may be written off by the Commission if

(a) the total of the penalties and amounts, including the interest accrued on those penalties and amounts, owing by the debtor to Her Majesty under any program administered by the Department of Human Resources Development does not exceed \$20, a benefit period is not currently running in respect of the debtor and the debtor is not currently making regular payments on a repayment plan;

(2) Paragraph 56(1)(f) of the Regulations is replaced by the following:

(f) the Commission considers that, having regard to all the circumstances,  
(i) the penalty or amount, or the interest accrued on it, is uncollectable, or

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la Commission de l'assurance-emploi du Canada, en vertu de l'alinéa 54k) et de l'article 80.1 de la *Loi sur l'assurance-emploi*<sup>a</sup>, se propose, sous réserve de l'agrément de la gouverneure en conseil, de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance-emploi*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Johanne Goyette, Direction de l'élaboration de la politique et de la législation, Assurance, Développement des ressources humaines Canada, 9<sup>e</sup> étage, 140, promenade du Portage, Hull (Québec) K1A 0J9.

Ottawa, le 22 mars 2002

*La greffière adjointe du Conseil privé,*  
EILEEN BOYD

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR  
L'ASSURANCE-EMPLOI

## MODIFICATIONS

1. L'intertitre précédant l'article 56 du *Règlement sur l'assurance-emploi*<sup>1</sup> est remplacé par ce qui suit :

*Défalcation des sommes indûment versées, des pénalités et des intérêts*

2. (1) Le passage du paragraphe 56(1) du même règlement précédant l'alinéa b) est remplacé par ce qui suit :

56. (1) La Commission peut défalquer une pénalité à payer en application des articles 38, 39 ou 65.1 de la Loi ou une somme due aux termes des articles 43, 45, 46, 46.1 ou 65 de la Loi ou les intérêts courus sur cette pénalité ou cette somme si, selon le cas :

a) le total des pénalités et des sommes, y compris les intérêts courus, que le débiteur doit à Sa Majesté en vertu de tout programme administré par le ministère du Développement des ressources humaines ne dépasse pas vingt dollars, aucune période de prestations n'est en cours pour le débiteur, et ce dernier ne verse pas de paiements réguliers en vertu d'un plan de remboursement;

(2) L'alinéa 56(1)(f) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

f) elle estime, compte tenu des circonstances, que :  
(i) soit la pénalité ou la somme, y compris les intérêts courus, est irrécouvrable,

<sup>a</sup> S.C. 1996, c. 23  
<sup>1</sup> SOR/96-332

<sup>a</sup> L.C. 1996, ch. 23  
<sup>1</sup> DORS/96-332

(ii) the repayment of the penalty or amount, or the interest accrued on it, would result in undue hardship to the debtor.

**(3) The portion of subsection 56(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(2) The portion of an amount owing under section 47 or 65 of the Act in respect of benefits received more than 12 months before the Commission notifies the debtor of the overpayment, including the interest accrued on it, may be written off by the Commission if

**3. The Regulations are amended by adding the following after section 56:**

*Interest on Amounts Owing to Her Majesty*

**56.1** (1) The following definitions apply in this section.

“average bank rate” means the simple arithmetic mean of the bank rates that are established during the month before the month in respect of which interest is being calculated. (*taux d’escompte moyen*)

“bank rate” means the rate of interest established weekly by the Bank of Canada as the minimum rate at which the Bank of Canada makes short-term advances to members of the Canadian Payments Association. (*taux d’escompte*)

“debt arising from an act or omission” means an amount payable under section 43, 45, 46, 46.1 or 65 of the Act in respect of which a penalty was imposed under section 38, 39 or 65.1 of the Act or a warning was issued under section 41.1 of the Act or in respect of which a prosecution was undertaken under section 135 or 136 of the Act or under the *Criminal Code*, and includes an amount payable under section 38, 39 or 65.1 of the Act and an amount payable as a result of the judgment of a court. (*dette résultant d’un acte délictueux*)

(2) If an appeal in respect of a penalty imposed under section 38, 39 or 65.1 of the Act or of a warning issued under section 41.1 of the Act results in the rescinding of the penalty or warning or if a claimant is eventually acquitted in a prosecution under section 135 or 136 of the Act or under the *Criminal Code*, then the debt that was the subject of the decision is not a debt arising from an act or omission.

(3) Interest accrues, at a rate that is calculated daily and compounded monthly at the average bank rate plus three per cent, on all debts arising from an act or omission and owing to Her Majesty under section 47 or 65.2 of the Act on or after the day this section comes into force.

(4) The accrual of interest on an amount owing to Her Majesty under section 47 or 65.2 of the Act, at the rate set out in subsection (3), begins on the day on which the debtor is notified of the amount owing.

(5) Interest does not accrue on an amount owing to Her Majesty under section 47 or 65.2 of the Act for the period during which an appeal or other review of the decision that gave rise to the obligation to pay that amount is pending.

(6) The accrual of interest on an amount owing to Her Majesty under section 47 or 65.2 of the Act ceases on the day on which

- (a) repayment of the amount owed to Her Majesty and any interest accrued on that amount is received by Her Majesty or a duly authorized agent of Her Majesty;
- (b) the debtor dies;

(ii) soit le remboursement de la pénalité ou de la somme, y compris les intérêts courus, imposerait au débiteur un préjudice abusif.

**(3) Le passage du paragraphe 56(2) du même règlement précédant l’alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(2) La Commission peut défalquer la partie de toute somme due aux termes des articles 47 ou 65 de la Loi qui se rapporte à des prestations reçues plus de douze mois avant qu’elle avise le débiteur du versement excédentaire, y compris les intérêts courus, si les conditions suivantes sont réunies :

**3. Le même règlement est modifié par adjonction, après l’article 56, de ce qui suit :**

*Intérêts sur les sommes dues à Sa Majesté*

**56.1** (1) Les définitions qui suivent s’appliquent au présent article.

« dette résultant d’un acte délictueux » Somme due aux termes des articles 43, 45, 46, 46.1 ou 65 de la Loi à l’égard de laquelle une pénalité a été infligée en application des articles 38, 39 ou 65.1 de la Loi ou un avertissement a été donné en vertu de l’article 41.1 de la Loi, ou à l’égard de laquelle une poursuite a été intentée en vertu des articles 135 ou 136 de la Loi ou en vertu du *Code criminel*, et comprenant les sommes à payer en application des articles 38, 39 ou 65.1 de la Loi, ainsi que celles à payer par suite du jugement d’un tribunal. (*debt arising from an act or omission*)

« taux d’escompte » Taux d’intérêt fixé hebdomadairement par la Banque du Canada qui représente le taux minimum auquel elle consent des avances à court terme aux membres de l’Association canadienne des paiements. (*bank rate*)

« taux d’escompte moyen » Moyenne arithmétique simple des taux d’escompte fixés au cours du mois précédant celui visé par le calcul des intérêts. (*average bank rate*)

(2) Si un appel est interjeté à l’égard d’une pénalité infligée en application des articles 38, 39 ou 65.1 de la Loi ou à l’égard d’un avertissement donné en vertu de l’article 41.1 de la Loi, et que la décision entraîne l’annulation de la pénalité ou de l’avertissement, ou si le prestataire est ultérieurement acquitté, dans le cas d’une poursuite intentée en vertu des articles 135 ou 136 de la Loi ou en vertu du *Code criminel*, la dette qui fait l’objet de cette décision n’est pas une dette résultant d’un acte délictueux.

(3) Les intérêts courent, à un taux qui est calculé quotidiennement et composé mensuellement au taux d’escompte moyen majoré de trois pour cent, sur toutes les dettes résultant d’un acte délictueux qui sont dues à Sa Majesté aux termes des articles 47 ou 65.2 de la Loi à la date d’entrée en vigueur du présent article ou après cette date.

(4) L’accumulation d’intérêts sur une somme due à Sa Majesté aux termes des articles 47 ou 65.2 de la Loi, au taux prévu au paragraphe (3), commence à la date de la notification au débiteur de son endettement.

(5) Aucun intérêt ne court sur une somme due à Sa Majesté aux termes des articles 47 ou 65.2 de la Loi pendant la durée de l’appel ou de tout autre recours dont fait l’objet la décision à l’origine de l’obligation de payer la somme.

(6) L’accumulation d’intérêts sur une somme due à Sa Majesté aux termes des articles 47 ou 65.2 de la Loi prend fin, selon le cas :

- a) le jour où le remboursement de la somme due à Sa Majesté et de tous les intérêts courus sur cette somme est reçu par Sa Majesté ou un agent dûment autorisé de Sa Majesté;

- (c) the amount owed is written off under section 56; or
- (d) the accrued interest is written off under section 56.

(7) The Commission may waive or reduce the amount of interest provided for in this section if

- (a) the administrative costs of collecting the interest owing would exceed the amount of that interest;
- (b) the interest is payable in respect of an amount in dispute where the dispute has been settled, in whole or in part, in favour of the debtor; or
- (c) the accrual of interest on a particular penalty or amount owing would result in undue hardship to the debtor.

COMING INTO FORCE

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

[13-1-o]

- b) le jour du décès du débiteur;
- c) le jour où la somme due est défalquée aux termes de l'article 56;
- d) le jour où les intérêts courus sont défalqués aux termes de l'article 56.

(7) La Commission peut réduire le montant des intérêts prévus au présent article ou dispenser le débiteur de leur paiement lorsque, selon le cas :

- a) les frais d'administration associés au recouvrement des intérêts seraient plus élevés que le montant des intérêts dus;
- b) les intérêts s'appliquent à une somme faisant l'objet d'un différend qui a été réglé, entièrement ou partiellement, en faveur du débiteur;
- c) l'accumulation des intérêts sur une pénalité ou un montant d'endettement donnés imposerait au débiteur un préjudice abusif.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[13-1-o]

**Edmonton Garrison Heliport Zoning Regulations***Statutory Authority**Aeronautics Act**Sponsoring Department*

Department of National Defence

**REGULATORY IMPACT  
ANALYSIS STATEMENT***Description*

The *Edmonton Garrison Heliport Zoning Regulations* will, in the interests of the safety of flight and air navigation, limit construction of buildings and other structures to heights which would not constitute a hazard in the vicinity of the heliport or to the visual and instrument approach paths around the heliport. They also provide for the regulation and removal, if necessary, of natural growth which exceeds the prescribed height limitations, and inhibit certain land uses which would tend to attract birds and increase the bird hazard. Establishment of these restrictions and limitations is provided for in the *Aeronautics Act*.

*Alternatives*

Municipal by-laws can provide the same type of restrictions and limitations. However, these by-laws are insufficiently stable as they are prone to change with the changes of elected officials in local government.

*Benefits and Costs*

The cost to the Department of National Defence (DND) of completing the zoning survey, drafting, printing and publishing the Regulations is in the \$100,000 to \$120,000 range, excluding administrative costs in DND and in the Privy Council Office. Application of the Regulations places controls and limitations on construction and on certain land uses in the vicinity of the heliport but does not give rise to any direct costs to the public or private sectors. The socio-economic impacts on the local area are minimal compared to the absence of such a regulation. Inappropriate construction and land use around the heliport could interfere with operations and cause a restriction in flying activity, or in an extreme case, closure of the heliport. The resultant loss of military and civilian salary revenue into the local area, loss of grants in lieu of taxes, and loss of jobs to local inhabitants would have serious economic impact.

*Consultation*

A copy of the proposed Regulations and charts was forwarded to the Canadian Forces Base Edmonton. Municipal authorities revised the proposed Regulations, and were invited to comment or question the contents. Public briefings by the project manager from National Defence Headquarters were made over a three-day

**Règlement de zonage de l'héliport de la garnison d'Edmonton***Fondement législatif**Loi sur l'aéronautique**Ministère responsable*

Ministère de la Défense nationale

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

Le *Règlement de zonage de l'héliport de la garnison d'Edmonton* vise à assurer la sécurité des vols et de la navigation aérienne, et à limiter la hauteur des bâtiments et de tout autre ouvrage se trouvant à proximité de l'héliport de la garnison d'Edmonton et sur les trajectoires d'approche pour le vol à vue et le vol aux instruments, afin de parer aux risques éventuels. Il prévoit en outre la limitation et, au besoin, l'enlèvement de la végétation qui dépasse la hauteur prescrite et empêche l'utilisation des terrains avoisinants d'une façon qui pourrait attirer les oiseaux et augmenter le péril aviaire. L'instauration de ces restrictions est prévue dans la *Loi sur l'aéronautique*.

*Solutions envisagées*

Les mêmes restrictions peuvent se retrouver dans les règlements municipaux. Toutefois, ces derniers n'offrent pas de stabilité suffisante, car ils sont susceptibles de changer souvent au gré des nouveaux élus.

*Avantages et coûts*

Le ministère de la Défense nationale (MDN) a déboursé entre 100 000 \$ et 120 000 \$ afin de terminer l'étude de zonage. Ces montants comprennent les frais d'arpentage, de rédaction et de publication. Cependant ces montants ne tiennent pas compte des frais administratifs qui incombent tant au MDN qu'au Bureau du Conseil privé. Le Règlement prévoit un certain nombre de restrictions et de mesures de contrôle en matière de construction et concernant l'utilisation des terrains avoisinants, mais il n'entraînera aucun coût direct pour les secteurs public et privé. Les effets socio économiques sur la région sont minimes comparativement à ce que suppose l'absence d'un pareil règlement. La construction d'ouvrages d'une hauteur non réglementaire ainsi qu'une mauvaise utilisation des terrains avoisinants pourraient nuire aux opérations, restreindre les activités de vol et, dans certains cas extrêmes, entraîner la fermeture de l'héliport. La suppression des subventions tenant lieu d'impôts, le manque à gagner pour les civils et les militaires ainsi que la perte d'emploi pour d'autres personnes de la région auraient de graves répercussions économiques.

*Consultations*

Un exemplaire du projet de règlement et des plans ont été envoyés à la Base des Forces canadiennes Edmonton. Les autorités municipales ont révisé le projet de règlement et ont été invitées à faire des commentaires et à poser des questions. Le coordinateur du projet au Quartier général de la Défense nationale a offert et a

period at the base and to the local construction associations at the Edmonton City Hall. Following prepublication of the proposed regulations in the *Canada Gazette*, Part I, and in a local newspaper, a period of not less than 60 days is set aside to permit representation to be made to the Minister of National Defence regarding any objection or proposed change.

#### *Compliance and Enforcement*

Compliance is obtained through the registration of the zoning Regulations in the Provincial Land Titles with the resultant regulation of construction and land use permits. Periodic inspections by DND personnel will permit the identification and correction of intrusions of natural growth into protected surfaces and the identification of improper utilization of lands in the bird hazard area. Reports from aircrew may also identify obstructions.

#### *Contact*

Mr. Gilles Champoux, DRRCR-2, Program Manager Responsible for Airfield Zoning, National Defence Headquarters, 101 Colonel By Drive, Ottawa, Ontario K1A 0K2, (613) 995-7008.

organisé des présentations publiques durant une période de trois jours à la base et aux associations des entrepreneurs de construction à l'hôtel de ville d'Edmonton. À la suite de la publication préalable du projet de règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et dans un journal local, une période d'au moins 60 jours est prévue afin de permettre aux intéressés de faire part au ministre de la Défense nationale de leurs objections et des changements qu'ils aimeraient voir apportés au projet de réglementation.

#### *Respect et exécution*

Dès que le Règlement de zonage aura été déposé au bureau d'enregistrement immobilier de la province, il sera appliqué dans le cadre de l'obtention de permis de construction et d'utilisation des terrains. Des inspections périodiques par le personnel du MDN permettront de repérer toute végétation qui dépasserait les surfaces protégées ou toute utilisation inadéquate des terrains qui contribueraient au péril aviaire. Les rapports du personnel aérien permettront aussi de désigner toute obstruction.

#### *Personne-ressource*

Monsieur Gilles Champoux, DRBIM-2, Administrateur de projet responsable du zonage des aérodromes, Quartier général de la Défense nationale, 101, promenade Colonel By, Ottawa (Ontario) K1A 0K2, (613) 995-7008.

### PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 5.4(2)<sup>a</sup> of the *Aeronautics Act*, proposes to make the annexed *Edmonton Garrison Heliport Zoning Regulations*

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 60 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice and be addressed to Mr. Gilles Champoux, DRRCR-2, 9CBN, Department of National Defence, 101 Colonel By Drive, Ottawa, Ontario K1A 0K2.

The representations should stipulate those parts of the representation that should not be disclosed pursuant to the *Access to Information Act* and, in particular, pursuant to sections 19 and 20 of that Act, the reason why those should not be disclosed and the period during which they should remain undisclosed. The representations should also stipulate the parts of the representations for which there is consent to disclosure pursuant to the *Access to Information Act*.

Ottawa, March 21, 2002

EILEEN BOYD  
*Assistant Clerk of the Privy Council*

### EDMONTON GARRISON HELIPORT ZONING REGULATIONS

#### INTERPRETATION

1. (1) The definitions in this section apply in these Regulations. "approach surface" means the imaginary inclined plane that extends upward and outward from the heliport boundary or from the end of a strip, which planes are described in Part 3 of the Schedule. (*surface d'approche*)

<sup>a</sup> R.S., c. 33 (1st Supp.), s. 1

### PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 5.4(2)<sup>a</sup> de la *Loi sur l'aéronautique*, se propose de prendre le *Règlement de zonage de l'héliport de la garnison d'Edmonton*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Gilles Champoux, DRBIM-2, 9CBN, ministère de la Défense nationale, 101, promenade Colonel By, Ottawa (Ontario) K1A 0K2.

Ils doivent également y indiquer, d'une part, lesquelles des observations peuvent être divulguées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* et, d'autre part, lesquelles sont soustraites à la divulgation en vertu de cette loi, notamment aux termes des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-divulgation.

Ottawa, le 21 mars 2002

La greffière adjointe du Conseil privé,  
EILEEN BOYD

### RÈGLEMENT DE ZONAGE DE L'HÉLIPORT DE LA GARNISON D'EDMONTON

#### DÉFINITIONS

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.  
« bande » La partie rectangulaire de l'aire d'atterrissage de l'héliport, y compris la piste, qui est aménagée pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs dans une direction donnée, et dont la description figure à la partie 2 de l'annexe. (*strip*)

<sup>a</sup> L.R., ch. 33 (1<sup>er</sup> suppl.), art. 1

“bird hazard area” means an area in the vicinity of the heliport, which area is more particularly described in Part 4 of the schedule. (*zone de péril aviaire*)

“heliport” means the Edmonton Garrison Heliport, in the Municipal District of Sturgeon, in the Province of Alberta. (*héliport*)

“heliport zoning reference point” means the point that is 677.0 metres above sea level, and is more particularly described in Part 1 of the schedule. (*point de repère du zonage de l’héliport*)

“Plan” means the Department of Public Works and Government Services Plan Edmonton Garrison Heliport, No. E 3104, dated May 1998. (*plan*)

“strip” means a rectangular portion of the landing area of the heliport, including the runway, that is prepared for the take-off and landing of aircraft in a particular direction, and each strip is more particularly described in Part 2 of the schedule. (*bande*)

## APPLICATION

2. These Regulations apply in respect of all lands, other than lands that form part of the heliport but including public road allowances, that are adjacent to, or in the vicinity of, the heliport, the outer limits of which lands are described in Part 5 of the schedule.

## BUILDING RESTRICTION

3. No person shall place, erect or construct or permit to be placed, erected or constructed on any land in respect of which these Regulations apply, any building, structure or object, or an addition to any existing building, structure or object, the highest point of which would exceed an approach surface in elevation at the location of the building, structure or object.

## NATURAL GROWTH

4. No owner or lessee of any lands in respect of which these Regulations apply shall permit an object of natural growth to exceed in elevation an approach surface that projects immediately over and above the surface of the land at the location of the object.

## ELECTRONIC ZONING

5. No owner or lessee of any lands in respect of which these Regulations apply shall permit those lands or any part of them to be used in a manner that may cause interference with aeronautical communications.

## BIRD HAZARDS

6. (1) Subject to subsection (2), in order to reduce bird hazards to aviation, no owner or occupier of any lands in the bird hazard area shall permit those lands, or any part of them to be used as a site for

- (a) a sanitary land fill;
- (b) a food garbage disposal site;
- (c) a sewage lagoon; or
- (d) an open water storage reservoir, except for lands described in Part 6 of the schedule.

(2) An owner or occupier of lands in the bird hazard area may permit those lands or parts of them to be used as a site for an open water storage reservoir in any of the following cases:

- (a) if they are used as a reservoir for a period of 48 hours or less;

« héliport » L’héliport de la garnison d’Edmonton, situé dans l’arrondissement municipal de Sturgeon, en Alberta. (*héliport*)

« plan » Le plan de zonage de l’héliport de la garnison d’Edmonton, plan numéro E.3104 de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, daté de mai 1998. (*plan*)

« point de repère du zonage de l’héliport » Le point de l’héliport qui se trouve à 677 m au-dessus du niveau de la mer et dont l’emplacement est décrit à la partie 1 de l’annexe. (*héliport zoning reference point*)

« surface d’approche » Plan incliné imaginaire prolongeant les limites extérieures ascendantes de l’héliport, et dont la description figure à la partie 3 de l’annexe. (*approach surface*)

« zone de péril aviaire » Zone située aux abords de l’héliport, et dont les limites extérieures sont décrites à la partie 4 de l’annexe. (*bird hazard area*)

## APPLICATION

2. Le présent règlement s’applique aux biens-fonds, y compris les emprises de voies publiques, qui sont situés aux abords ou dans le voisinage de l’aéroport, et dont les limites extérieures sont décrites à la partie 5 de l’annexe, à l’exception des biens-fonds qui font partie de l’héliport.

## RESTRICTION EN MATIÈRE DE CONSTRUCTION

3. Il est interdit de placer ou d’élever ou de permettre que soit placé ou élevé sur un bien-fonds visé par le présent règlement une construction, un bâtiment ou un objet, ou un ajout à une construction, à un bâtiment ou à un objet existant, dont le sommet croiserait une surface d’approche.

## VÉGÉTATION

4. Il est interdit au propriétaire ou au locataire d’un bien-fonds visé par le présent règlement de laisser la végétation dépasser une surface d’approche qui se trouve au-dessus de celle-ci.

## COMMUNICATIONS ÉLECTRONIQUES

5. Il est interdit au propriétaire ou au locataire d’un bien-fonds visé par le présent règlement de permettre que tout ou partie du bien-fonds soit utilisé d’une façon susceptible de brouiller les communications aéronautiques.

## PÉRIL AVIAIRE

6. (1) Sous réserve du paragraphe (2), en vue de réduire le péril aviaire à l’égard de l’aviation, il est interdit au propriétaire ou au locataire d’un bien-fonds situé dans la zone de péril aviaire de permettre que tout ou partie de ce bien-fonds soit utilisé comme :

- a) mise en décharge contrôlée;
- b) décharge de déchets alimentaires;
- c) bassin d’oxydation des eaux usées;
- d) réservoir de retenue à ciel ouvert, sauf pour les biens-fonds décrits à la partie 6 de l’annexe.

(2) Le propriétaire ou le locataire d’un bien-fonds situé dans la zone de péril aviaire peut permettre que tout ou partie du bien-fonds soit utilisé comme emplacement d’un réservoir de retenue à ciel ouvert dans les cas suivants :

- a) le réservoir est utilisé pour une période ne dépassant pas quarante-huit heures consécutives;

(b) subject to subsection (3), if they are used as a reservoir for a period of more than 48 hours and the reservoir meets the requirements of a City of Edmonton by-law relating to the design and construction of an open water storage reservoir; or

(c) if they are dry ponds that are used for open water storage reservoir and the owner or lessee of them has

- (i) taken measures to minimize bird hazards to aviation, and
- (ii) obtained the authorization of the Minister, if those lands are used as storage areas for a period of more than 48 hours for storage areas more than once per calendar year.

(3) The design and construction of an open water storage reservoir referred to in paragraph (2)(b) shall be in a manner that bird hazards to aviation are minimized and the design and construction shall be approved by

(a) the National Defence Airport and Heliport Zoning Manager, if the storage area is greater than 2.5 ha but less than or equal to 6 ha; or

(b) the Minister, if the area is greater than 6 ha.

#### REPEAL

**7. The *Namao Airport Zoning Regulations, 1990<sup>a</sup>* are repealed.**

#### SCHEDULE

*(Sections 1, 2 and subsection 6(1))*

#### PART 1

##### DESCRIPTION OF HELIPORT ZONING REFERENCE POINT

The heliport zoning reference point is the intersection of the centre line of runway 11-29 with the centre line of runway 02-20, which point is shown on Sheet No. 26 of the Plan.

#### PART 2

##### DESCRIPTION OF EACH STRIP

The strips located within Edmonton Garrison Heliport are shown on the Plan and are more particularly described as follows:

- (a) the strip associated with runway 02-20 is 300 m in width, 150 m thereof lying on each side of the centre line of the runway, and is 2,192.8 m in length; and
- (b) the strip associated with runway 11-29 is 300 m in width, 150 m thereof lying on each side of the centre line of the runway, and is 4,387.3 m in length.

#### PART 3

##### DESCRIPTION OF APPROACH SURFACES

The approach surfaces, associated with the Edmonton Garrison Heliport are shown on the Plan and are more particularly described as follows:

- (a) an imaginary inclined plane extending upward and outward from the intersection of imaginary vertical planes passing

b) sous réserve du paragraphe (3), dans le cas où il est utilisé pour une période dépassant quarante-huit heures consécutives, le réservoir satisfait aux exigences des règlements de la ville d'Edmonton relatifs à la conception et à la construction de réservoirs de retenue à ciel ouvert;

c) s'agissant d'un bien-fonds considéré comme un étang sec :

- (i) d'une part, le propriétaire ou le locataire prend des mesures en vue de réduire le péril aviaire à l'égard de l'aviation,
- (ii) d'autre part, il obtient l'agrément du ministre si, plus d'une fois dans l'année civile, un tel usage est fait pour une période dépassant quarante-huit heures.

(3) La conception et la construction du réservoir de retenue à ciel ouvert visé à l'alinéa (2)b) doivent être faites de manière à réduire le péril aviaire à l'égard de l'aviation et être approuvées par :

a) le gestionnaire responsable du zonage des aéroports et des héliports du ministère de la Défense nationale, si la surface totale du réservoir est de plus de 2,5 ha mais d'au plus 6 ha;

b) le ministre, si la surface totale du réservoir est supérieure à 6 ha.

#### ABROGATION

**7. Le *Règlement de zonage de l'aéroport de Namao de 1990<sup>1</sup>* est abrogé.**

#### ANNEXE

*(articles 1 et 2 et paragraphe 6(1))*

#### PARTIE 1

##### EMPLACEMENT DU POINT DE REPÈRE DU ZONAGE DE L'HELIPORT

Le point de repère du zonage de l'héliport est un point situé à l'intersection de l'axe de la piste 11-29 et de l'axe de la piste 02-20, et figure sur la feuille 26 du plan.

#### PARTIE 2

##### BANDES

Les bandes situées à l'intérieur des limites de l'héliport de la garnison d'Edmonton qui figurent sur le plan sont décrites comme suit :

- a) la bande associée à la piste 02-20, et qui mesure 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 2 192,8 m de longueur;
- b) la bande associée à la piste 11-29, et qui mesure 300 m de largeur, soit 150 m de chaque côté de l'axe de la piste, et 4 387,3 m de longueur.

#### PARTIE 3

##### DESCRIPTION DE LA SURFACE D'APPROCHE

Les surfaces d'approche qui figurent sur le plan sont décrites comme suit :

- a) un plan incliné imaginaire qui s'élève vers l'extérieur à partir de l'intersection de plans verticaux qui coupent les limites de l'héliport, avec les plans horizontaux imaginaires qui se

<sup>a</sup> SOR/91-301

<sup>1</sup> DORS/91-301

through the heliport boundaries, as they may exist from time to time, with imaginary horizontal planes lying two (2.0) metres above the general ground level of a heliport boundary at any point thereon, to a maximum elevation of 792.0 metres above sea level at the outer limit of the approach surface, being 115 m, more or less, above the assigned elevation of the heliport reference such outer limit being a circle of radius 5,000.0 metres centered on the heliport zoning reference point;

(b) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 11 consisting of an inclined plane having a ratio of 1 m measured vertically to 20 m measured horizontally, rising to an intersection with the outer limit of the approach surface described in (a) above, thence said approach surface slopes upward at the ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15,000 m measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being 2,400 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 379.4 m measured vertically above the assigned elevation at the end of the strip;

(c) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 29 consisting of an inclined plane having a ratio of 1 m measured vertically to 20 m measured horizontally, rising to an intersection with the outer limit of the approach surface described in (a) above, thence said approach surface slopes upward at the ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15,000 m measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being 2,400 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 389.0 m measured vertically above the assigned elevation at the end of the strip;

(d) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 02 consisting of an inclined plane having a ratio of 1 m measured vertically to 20 m measured horizontally, rising to an intersection with the outer limit of the approach surface described in (a) above, thence said approach surface slopes upward at the ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15,000 m measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being 2,400 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 403.3 m measured vertically above the assigned elevation at the end of the strip; and

(e) a surface abutting the end of the strip associated with runway approach 20 consisting of an inclined plane having a ratio of 1 m measured vertically to 20 m measured horizontally, rising to an intersection with the outer limit of the approach surface described in (a) above, thence said approach surface slopes upward at the ratio of 1 m measured vertically to 50 m measured horizontally, rising to an imaginary horizontal line drawn at right angles to the projected centre line of the strip and distant 15,000 m measured horizontally from the end of the strip, the outer ends of the imaginary horizontal line being 2,400 m from the projected centre line; said imaginary horizontal line being 430.9 m measured vertically, above the assigned elevation at the end of the strip.

trouvent en tout point à 2,0 m au-dessus des limites des terrains de l'héliport, jusqu'à une élévation maximale de 792,0 m au-dessus du niveau de la mer, à la limite extrême de la surface d'approche, à environ 115 m au-dessus de l'altitude assignée au point de repère du zonage de l'héliport, laquelle limite constitue un cercle dont le rayon est de 5 000,0 m, son centre étant le point de repère du zonage de l'héliport;

b) une surface qui aboutit à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 11, et qui consiste en un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical et de 20 m dans le sens horizontal, et s'élevant jusqu'à une intersection avec la limite extérieure de la surface d'approche décrite à l'alinéa a); de là, la surface d'approche s'élève en pente à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande et située à 15 000 m, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande, et la ligne étant à 379,4 m, dans le sens vertical, au-dessus de l'altitude assignée à l'extrémité de la bande;

c) une surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 29, et qui consiste en un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical et de 20 m dans le sens horizontal, et s'élevant jusqu'à une intersection avec la limite extérieure de la surface d'approche décrite à l'alinéa a); de là, la surface d'approche s'élève en pente à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande et située à 15 000 m, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande, et la ligne étant à 389,0 m, dans le sens vertical, au-dessus de l'altitude assignée à l'extrémité de la bande;

d) une surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 02, et qui consiste en un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical et de 20 m dans le sens horizontal, et s'élevant jusqu'à une intersection avec la limite extérieure de la surface d'approche décrite à l'alinéa a); de là, la surface d'approche s'élève en pente à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande et située à 15 000 m, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande, et la ligne étant à 403,3 m, dans le sens vertical, au-dessus de l'altitude assignée à l'extrémité de la bande;

e) une surface attenante à l'extrémité de la bande associée à l'approche de la piste 20, et qui consiste en un plan incliné à raison de 1 m dans le sens vertical et de 20 m dans le sens horizontal, et s'élevant jusqu'à une intersection avec la limite extérieure de la surface d'approche décrite à l'alinéa a); de là, la surface d'approche s'élève en pente à raison de 1 m dans le sens vertical et de 50 m dans le sens horizontal, jusqu'à une ligne horizontale imaginaire tracée perpendiculairement au prolongement de l'axe de la bande et située à 15 000 m, dans le sens horizontal, de l'extrémité de la bande, les extrémités de la ligne horizontale imaginaire étant à 2 400 m du prolongement de l'axe de la bande, et la ligne étant à 430,9 m, dans le sens vertical, au-dessus de l'altitude assignée à l'extrémité de la bande.

## PART 4

DESCRIPTION OF OUTER LIMITS  
OF BIRD HAZARD AREA

Commencing at the intersection of a circle of radius 8,000.0 metres, centered on the heliport zoning reference point, with the North limit of NW ¼ 32-53-23-W4M; thence Westerly along the said North limit, and across the intervening Road Allowance, to the North East corner of NE ¼ 31-53-23-W4M; thence Westerly along the North limit of the said Quarter to its intersection with the South limit of Road Plan 4838 P.X.; thence Westerly along the South limit of Road Plan 4838 P.X. to the East limit of Road Plan 6812 T., and across said Road Plan to the South limit of Road Plan 3344 P.X.; thence Westerly along the South limit of Road Plan 3344 P.X., across intervening Railway Right-of-way, Plan 4514 A.Q. and the Road allowance, to the South limit of said Road Plan in NE ¼ 36-53-24-W4M; thence Westerly along said South limit and its extensions, to the East limit of NW ¼ 36-53-24-W4M; thence Northerly along said East limit to the North East corner of said Quarter; thence Westerly along the North limit of the said Quarter, and continuing Westerly along the North limits of NE ¼ 35, NW ¼ 35, NE ¼ 34 and NW ¼ 34, said Township and Range, and across intervening Road Allowances, to the North East corner of NE ¼ 33-53-24-W4M; thence Westerly along the North limit of the said Quarter to the North West corner of Lot 1 P.U.L., Plan 902 1665; thence Southerly along the West limit of the said Lot to its intersection with the South limit of 167 Avenue, Plan 902 1590; thence Westerly along the South limit of 167 Avenue, said Plan, to its intersection with the North limit of NW ¼ 33-53-24-W4M; thence Westerly along the North limit of the said Quarter, and continuing Westerly across the intervening Road Allowance and along the North limit of NE ¼ 32-53-24-W4M, to the North East corner of NW ¼ 32-53-24-W4M; thence Westerly along the North limit of the said Quarter to its intersection with the South limit of Castle Downs Road, Plan 3867 T.R.; thence Westerly and South Westerly along the South and South East limit of Castle Downs Road and its productions across 109 Street, to its intersection with the production Southerly of the West limit of 112 Street, Plan 782 2186; thence Northerly along the said West limit and its production Southerly, and continuing Northerly along the West limit of 112 Street, Plan 782 1682, to the South limit of 167 Avenue, Plan 782 1682; thence Westerly along the South limit of 167 Avenue, Plan 782 1682, and continuing Westerly along the said South limit as shown on Plans 772 2130, 782 2968, 782 2562 and 842 1192, to the point of deflection Southerly in the North limit of Lot 166, Block 57, Plan 842 1192; thence Westerly in a straight line to the North East corner of the NE ¼ 36-53-25-W4M; thence Westerly in a straight line to the North East corner of the NE ¼ 36-53-25-W4M; thence Westerly along the North limit of the said Quarter to the North West corner thereof; thence Southerly along the West limit of the said Quarter to its intersection with the North limit of Lot A, Plan 1966 M.C.; thence Westerly along the said North limit to its intersection with the said circle of radius 8,000.0 metres, centered on the heliport zoning reference point; thence along the said circle to the point of commencement.

## PARTIE 4

LIMITES EXTÉRIEURES DE LA  
ZONES DE PÉRIL AVIAIRE

À partir du point d'intersection d'un cercle dont le rayon est de 8 000 m, et dont le centre est le point de repère du zonage de l'héliport, avec la limite nord située à NO ¼ 32-53-23-O4M; de là, en direction ouest, le long de cette limite nord et à travers la réserve routière s'y trouvant, jusqu'à l'angle nord-est situé à NE ¼ 31-53-23-O4M; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, jusqu'à l'intersection avec la limite sud du plan de route n° 4838 P.X.; de là, en direction ouest, le long de la limite sud du plan de route n° 4838 P.X., jusqu'à la limite est du plan de route n° 6812 T., et à travers ce plan de route, jusqu'à la limite sud du plan de route n° 3344 P.X.; de là, en direction ouest, le long de la limite sud du plan de route n° 3344 P.X., à travers l'emprise de chemin de fer s'y trouvant, plan n° 4514 A.Q., et la réserve routière, jusqu'à la limite sud de ce plan de route situé à NE ¼ 36-53-24-O4M; de là, en direction ouest, le long de cette limite sud et de ses prolongements, jusqu'à la limite est située à NO ¼ 36-53-24-O4M; de là, en direction nord, le long de cette limite est, jusqu'à l'angle nord-est de ce quart; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, puis en direction ouest, le long des limites nord situées à NE ¼ 35, NO ¼ 35, NE ¼ 34 et NO ¼ 34 du canton et du rang, et à travers les réserves routières s'y trouvant, jusqu'à l'angle nord-est situé à NE ¼ 33-53-24-O4M; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 1 P.U.L., plan n° 902 1665; de là, en direction sud, le long de la limite ouest de ce lot, jusqu'à l'intersection avec la limite sud de la 167<sup>e</sup> Avenue, plan n° 902 1590; de là, en direction ouest, le long de la limite sud de la 167<sup>e</sup> Avenue, de ce plan, jusqu'à l'intersection avec la limite nord située à NO ¼ 33-53-24-O4M; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, puis en direction ouest, à travers la réserve routière s'y trouvant et le long de la limite nord située à NE ¼ 32-53-24-O4M, jusqu'à l'angle nord-est situé à NO ¼ 32-53-24-O4M; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, jusqu'à l'intersection avec la limite sud du chemin Castle Downs, plan n° 3867 T.R.; de là, en direction ouest et sud-ouest, le long de la limite sud et sud-est du chemin Castle Downs et de ses prolongements à travers la 109<sup>e</sup> Rue, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le sud de la limite ouest de la 112<sup>e</sup> Rue, plan n° 782 2186; de là, en direction nord, le long de cette limite ouest et de son prolongement vers le sud, puis en direction nord, le long de la limite ouest de la 112<sup>e</sup> Rue, plan n° 782 1682, jusqu'à la limite sud de la 167<sup>e</sup> Avenue, plan n° 782 1682; de là, en direction ouest, le long de la limite sud de la 167<sup>e</sup> Avenue, plan n° 782 1682, puis en direction ouest, le long de cette limite sud, telle qu'illustrée sur les plans n° 772 2130, 782 2968, 782 2562 et 842 1192, jusqu'au point de déviation vers le sud de la limite nord du lot 166, bloc 57, plan n° 842 1192; de là, en direction ouest, le long d'une ligne droite, jusqu'à l'angle nord-est situé à NE ¼ 36-53-25-O4M; de là, en direction ouest, le long d'une ligne droite, jusqu'à l'angle nord-est situé à NE ¼ 36-53-25-O4M; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, jusqu'à son angle nord-ouest; de là, en direction sud, le long de la limite ouest de ce quart, jusqu'à l'intersection avec la limite nord du lot A, plan n° 1966 M.C.; de là, en direction ouest, le long de cette limite nord, jusqu'à l'intersection avec le cercle dont le rayon est de 8 000 m et dont le centre est le point de repère du zonage de l'héliport; de là, le long du cercle, jusqu'au point de départ.

## PART 5

DESCRIPTION OF THE OUTER LIMITS OF  
LANDS AFFECTED BY THESE REGULATIONS

Commencing at the intersection of a line drawn South Easterly on an assumed bearing of South 36 degrees, 44 minutes, 43 seconds East from the South Westerly corner of the strip associated with runway 11-29, as described in Part 2 herein, with the South limit of Road Plan 3344 P.X. in NE  $\frac{1}{4}$  36-53-24-4; thence Westerly along the said South limit of Road Plan 3344 P.X. to the East limit of NW  $\frac{1}{4}$  36-53-24-4; thence Northerly along said East limit to the North East corner of said Quarter; thence Westerly along the North limit of the said Quarter, and continuing Westerly along the North limits of NE  $\frac{1}{4}$  35, NW  $\frac{1}{4}$  35, NE  $\frac{1}{4}$  34 and NW  $\frac{1}{4}$  34, said Township and Range, and across intervening Road Allowances, to the North East corner of NE  $\frac{1}{4}$  33-53-24-W4M; thence Westerly along the North limit of the said Quarter to the North West corner of Lot 1 P.U.L., Plan 902 1665; thence Southerly along the West limit of the said Lot to its intersection with the South limit of 167 Avenue, Plan 902 1590; thence Westerly along the South limit of 167 Avenue, said Plan, to its intersection with the North limit of NW  $\frac{1}{4}$  33-52-24-W4M; thence Westerly along the North limit of the said Quarter, and continuing Westerly across the intervening Road Allowance and along the North limit of NE  $\frac{1}{4}$  32-53-24-W4M, to the North East corner of NW  $\frac{1}{4}$  32-53-24-W4M; thence Westerly along the North limit of said Quarter to its intersection with the South limit of Castle Downs Road, Plan 3867 T.R.; thence Westerly and South Westerly along the South and South East limit of Castle Downs Road and its productions across 109 Street, to its intersection with the production Southerly of the West limit of 112 Street, Plan 782 2186; thence Northerly along the West limit and its production Southerly, and continuing Northerly along the West limit of 112 Street, Plan 782 1682, to the South limit of 167 Avenue, Plan 782 1682; thence Westerly along the South limit of 167 Avenue, Plan 782 1682 to the intersection thereof with a line drawn South Westerly on a bearing of South 36 degrees, 12 minutes, 39 seconds West from the South Easterly corner of the strip associated with runway 02-20 as described in Part 2 herein; thence South Westerly along said bearing South 36 degrees, 12 minutes, 39 seconds West to a point distant 15,167.81 m South Westerly from the said South Easterly corner of the strip associated with runway 02-20; thence North Westerly on a bearing of North 45 degrees, 15 minutes, 30 seconds West a distance of 4,800.0 m; thence North Easterly on a bearing of North 53 degrees, 16 minutes, 20 seconds East to the intersection with a circle of radius 8,000 m centered on the heliport reference point; thence in a generally Northerly direction along said circle of radius 8,000 m to the intersection with a line drawn North Westerly on a bearing of North 53 degrees, 48 minutes, 25 seconds West from the North Westerly corner of the strip associated with runway 11-29, as described in Part 2 herein; thence North Westerly on said bearing North 53 degrees, 48 minutes, 25 seconds West to a point distant 15,167.81 m North Westerly from the said North Westerly corner of the strip associated with runway 11-29; thence North Easterly on a bearing of North 44 degrees, 43 minutes, 26 seconds East a distance of 4,800.0 m; thence South Easterly on a bearing of South 36 degrees, 44 minutes, 43 seconds East to the intersection with the said circle of radius of 8,000 m; thence in a generally Easterly direction along said circle of radius of 8,000 m to the intersection with a line drawn North Easterly on a bearing of North 36 degrees, 12 minutes, 39 seconds East from the North Western corner of the strip associated with runway 02-20, as described in Part 2 herein; thence North Easterly on said bearing North

## PARTIE 5

LIMITES EXTÉRIEURES DES BIENS-FONDS  
VISÉS PAR LE PRÉSENT RÈGLEMENT

À partir du point d'intersection d'une ligne tracée vers le sud-est relevée arbitrairement à sud  $36^{\circ}44'43''$  est de l'angle sud-ouest de la bande associée à la piste 11-29, décrite dans la partie 2, avec la limite sud du plan de route n<sup>o</sup> 3344 P.X. située à NE  $\frac{1}{4}$  36-53-24-4; de là, en direction ouest, le long de cette limite sud du plan de route 3344 P.X., jusqu'à la limite est située à NO  $\frac{1}{4}$  36-53-24-4; de là, en direction nord, le long de cette limite est, jusqu'à l'angle nord-est de ce quart; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, puis en direction ouest, le long des limites nord situées à NE  $\frac{1}{4}$  35, NO  $\frac{1}{4}$  35, NE  $\frac{1}{4}$  34 et NO  $\frac{1}{4}$  34 du canton et du rang, et à travers les réserves routières s'y trouvant, jusqu'à l'angle nord-est situé à NE  $\frac{1}{4}$  33-53-24-O4M; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, jusqu'à l'angle nord-ouest du lot 1 P.U.L., plan n<sup>o</sup> 902 1665; de là, en direction sud, le long de la limite ouest de ce lot, jusqu'à l'intersection avec la limite sud de la 167<sup>e</sup> Avenue, plan 902 1590; de là, en direction ouest, le long de la limite sud de la 167<sup>e</sup> Avenue, dans le même plan, jusqu'à l'intersection avec la limite nord située à NO  $\frac{1}{4}$  33-52-24-O4M; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, puis en direction ouest, à travers la réserve routière s'y trouvant et le long de la limite nord située à NE  $\frac{1}{4}$  32-53-24-O4M, jusqu'à l'angle nord-est situé à NO  $\frac{1}{4}$  32-53-24-O4M; de là, en direction ouest, le long de la limite nord de ce quart, jusqu'à l'intersection avec la limite sud du chemin Castle Downs, plan n<sup>o</sup> 3867 T.R.; de là, en direction ouest et sud-ouest, le long des limites sud et sud-est du chemin Castle Downs et de son prolongement à travers la 109<sup>e</sup> Rue, jusqu'à l'intersection avec le prolongement vers le sud de la limite ouest de la 112<sup>e</sup> Rue, plan n<sup>o</sup> 782 2186; de là, en direction nord, le long de la limite ouest et de son prolongement, vers le sud, puis en direction nord le long de la limite ouest de la 112<sup>e</sup> Rue, plan n<sup>o</sup> 782 1682, jusqu'à la limite sud de la 167<sup>e</sup> Avenue, plan n<sup>o</sup> 782 1682; de là, en direction ouest, le long de la limite sud de la 167<sup>e</sup> Avenue, plan n<sup>o</sup> 782 1682, jusqu'à l'intersection de celle-ci avec une ligne tracée vers le sud-ouest relevée à sud  $36^{\circ}12'39''$  ouest de l'angle sud-est de la bande associée à la piste 02-20, décrite dans la partie 2; de là, en direction sud-ouest, le long de ce gisement sud  $36^{\circ}12'39''$  ouest jusqu'à un point situé à 15 167,81 m au sud-ouest de cet angle sud-est de la bande associée à la piste 02-20; de là, en direction nord-ouest, le long d'un gisement nord  $45^{\circ}15'30''$  ouest sur une distance de 4 800 m; de là, en direction nord-est, le long d'un gisement nord  $53^{\circ}16'20''$  est jusqu'à l'intersection avec un cercle dont le rayon est de 8 000 m et dont le centre est le point de repère du zonage de l'héliport; de là, généralement en direction nord, le long de ce cercle jusqu'à l'intersection avec une ligne tracée vers le nord-ouest relevée à nord  $53^{\circ}48'25''$  ouest de l'angle nord-ouest de la bande associée à la piste 11-29, décrite dans la partie 2; de là, en direction nord-ouest, le long d'un gisement nord  $53^{\circ}48'25''$  ouest jusqu'à un point situé à 15 167,81 m au nord-ouest de cet angle nord-ouest de la bande associée à la piste 11-29; de là, en direction nord-est, le long d'un gisement nord  $44^{\circ}43'26''$  est sur une distance de 4 800 m; de là, en direction sud-est, le long d'un gisement sud  $36^{\circ}44'43''$  est jusqu'à l'intersection avec le cercle dont le rayon est de 8 000 m; de là, généralement en direction est, le long de ce cercle jusqu'à l'intersection avec une ligne tracée vers le nord-est relevée à nord  $36^{\circ}12'39''$  est de l'angle nord-ouest de la bande associée à la piste 02-20, décrite dans la partie 2; de là, en direction nord-est, le long de ce gisement jusqu'à un point situé à 15 167,81 m de cet angle nord-ouest de la bande associée à la piste 02-20; de là, en

36 degrees, 12 minutes, 39 seconds East to a point distant 15,167.81 m from the said North Western corner of the strip associated with runway 0-20; thence South Easterly on a bearing of South 45 degrees, 15 minutes, 30 seconds East a distance of 4,800.0 m; thence South Westerly on a bearing of South 53 degrees, 16 minutes, 20 seconds West to the intersection with said circle of radius of 8,000 m; thence in a generally Southerly direction along said circle of radius of 8,000 m to the intersection with a line drawn South Easterly from the South Eastern corner of the strip associated with runway 11-29 on a bearing South 53 degrees, 48 minutes, 25 seconds East; thence South Easterly on said bearing South 53 degrees, 48 minutes, 25 seconds East to a point distant 15,167.81 m South Easterly from the said South Eastern corner of the strip associated with runway 11-29; then South Westerly on a bearing of South 44 degrees, 43 minutes, 26 seconds West a distance of 4,800.0 m; thence North Westerly along the said line drawn South Easterly from the South Westerly corner of the strip associated with runway 11-29, as described in Part 2 of the this schedule.

direction sud-est, le long d'un gisement sud 45°15'30" est sur une distance de 4 800 m; de là, en direction sud-ouest, le long d'un gisement sud 53°16'20" ouest jusqu'à l'intersection avec le cercle dont le rayon est de 8 000 m; de là, généralement en direction sud, le long de ce cercle jusqu'à l'intersection avec une ligne tracée vers le sud-est à partir de l'angle sud-est de la bande associée à la piste 11-29 relevée à sud 53°48'25" est; de là, en direction sud-est, le long de ce gisement jusqu'à un point situé à 15 167,81 m au sud-est de cet angle sud-est de la bande associée à la piste 11-29; de là, en direction sud-ouest, le long d'un gisement sud 44°43'26" ouest sur une distance de 4 800 m; de là, en direction nord-ouest, le long de cette ligne tracée vers le sud-est à partir de l'angle sud-ouest de la bande associée à la piste 11-29, décrite dans la partie 2.

PART 6

PARTIE 6

DESCRIPTION OF LANDS EXCEPTED FROM THESE REGULATIONS UNDER PARAGRAPH 6(1)(d)

DESCRIPTION DES BIENS-FONDS VISÉS PAR L'EXCEPTION PRÉVUE À L'ALINÉA 6(1)d

Those lands indicated below within the outer limits of the lands in respect of which these Regulations apply will be used by the City of Edmonton as sites for Open Water Storage Reservoirs, and which are identified as such on Sheet Nos 1 to 56 of the Plan.

Les biens-fonds visés par l'exception prévue à l'alinéa 6(1)d sont les biens-fonds situés à l'intérieur des limites extérieures des biens-fonds auxquels s'applique le présent règlement, décrits ci-après, qui seront utilisés par la Ville d'Edmonton pour des installations de gestion de réservoirs de retenue à ciel ouvert et dont la fonction est clairement énoncée sur les feuilles 1 à 56 du Plan.

Facility (Lake) Name	City of Edmonton Reference Number	Approximate Area of Proposed Site (ha)
Andorra	404	2.01
Brintell North	705	6.0
Canossa North	720	2.8
Canossa South	320	3.4
Chambery North	718	4.8
Chambery South	719	4.5
Elsinore	415	2.0
Joviz	708	5.5
Klarvatten North (existing)	716	12.4
Klarvatten South	311	2.7
Lago Lindo (TUC)	717	1.0
North Sawle	707	5.8
Rapperswil	721	4.4
Rural Northwest	722	5.1
Rural Northwest	723	3.2
Rural Northwest	724	4.0
Rural Northwest	725	3.0
Schonsee East	709	8.3 *
Schonsee West	711	6.5 *
TUC	726	3.7
Valencia	405	2.8

Nom de l'emplacement (lac)	N° de référence de la Ville d'Edmonton	Superficie approximative des sites proposés (ha)
Andorra	404	2,01
Brintell Nord	705	6,0
Canossa Nord	720	2,8
Canossa Sud	320	3,4
Chambery Nord	718	4,8
Chambery Sud	719	4,5
Elsinore	415	2,0
Joviz	708	5,5
Klarvatten Nord (actuel)	716	12,4
Klarvatten Sud	311	2,7
Lago Lindo (TUC)	717	1,0
North Sawle	707	5,8
Rapperswil	721	4,4
Rural Nord-Ouest	722	5,1
Rural Nord-Ouest	723	3,2
Rural Nord-Ouest	724	4,0
Rural Nord-Ouest	725	3,0
Schonsee Est	709	8,3 *
Schonsee Ouest	711	6,5 *
TUC	726	3,7
Valencia	405	2,8

\* The Schonsee East and West Lakes are to be made up of two cells, each at normal water levels, making the surface of each cell less than 5 ha.

\* Les lacs Schonsee Est et Ouest seront constitués de deux cellules chacun, à des niveaux d'eau normaux; chaque cellule aura une superficie de moins de 5 ha.

## INDEX

No. 13 — March 30, 2002

(An asterisk indicates a notice previously published.)

**COMMISSIONS****Canada Customs and Revenue Agency**

## Income Tax Act

Revocation of registration of charities ..... 804

**Canadian Food Inspection Agency**

## Canadian Food Inspection Agency Act

Notice amending the Canadian Food Inspection Agency  
fees notice ..... 805**Canadian International Trade Tribunal**

Fresh garlic — Order ..... 810

Industrial equipment — Inquiry ..... 809

Nylon and polyester-cotton fabrics ..... 809

**Canadian Radio-television and Telecommunications****Commission**

\*Addresses of CRTC offices — Interventions ..... 810

## Public Notice

2002-15 ..... 811

**National Energy Board**EPCOR Merchant and Capital Inc. — Application for  
authorization to export electricity ..... 811**GOVERNMENT HOUSE**

Meritorious Service Decorations ..... 790

**GOVERNMENT NOTICES****Foreign Affairs and International Trade, Dept. of**Invitation to submit comments/views on improving  
access for the products of the least developed  
countries (LDCs) to the Canadian market ..... 796**Health, Dept. of**

## Food and Drugs Act

Food and Drug Regulations — Amendment ..... 802

**MISCELLANEOUS NOTICES**

Allfirst Bank, documents deposited ..... 813

Canadian National Railway Company, document deposited .. 813

\*Canadian Transit Company (The), annual meeting ..... 813

Chemawawin Cree Nation, cemetery fill and causeway to  
Old Post Island in Cedar Lake, Man. .... 813\*Dominion Atlantic Railway Company (The), annual  
meeting ..... 815Essex Terminal Railway Company (The), annual general  
meeting ..... 816Flex Leasing I, LLC and Flex Leasing Corporation,  
documents deposited ..... 816

GATX Financial Corporation, documents deposited ..... 816

**MISCELLANEOUS NOTICES — Continued**

Kasgro Leasing, LLC, document deposited ..... 817

\*M.R.S. Trust Company, letters patent of continuance ..... 817

National Railroad Passenger Corporation, document  
deposited ..... 818New Brunswick, Department of Transportation of, bridges  
over the Kennebecasis River, N.B. .... 814

Pacer International, Inc., document deposited ..... 818

PricewaterhouseCoopers Inc., discharge as liquidator ..... 818

RBC Travel Insurance Company, reduction of stated capital. 819

Saskatchewan Water Corporation, improvements and rip-  
rap placement at Stelcam weir on the Moose Jaw River,  
Sask. .... 819\*Société Générale, application to establish a foreign bank  
branch ..... 819St. Lawrence & Atlantic Railroad (Québec) Inc./Chemin de  
Fer St-Laurent & Atlantique (Québec) Inc. and Fleet

National Bank, document deposited ..... 820

Stolt Sea Farm Inc., salmon farm in Holberg Inlet, B.C. .... 820

Summerside, City of, infill, storm drainage system and  
beach construction in Summerside Harbour, P.E.I. .... 814

Suncor Energy Inc., bridge over Shell Creek, Alta. .... 820

\*United Overseas Bank Limited, application to establish a  
foreign bank branch ..... 821Verge, Henry Thomas, cod grow-out site in Trinity Bay,  
Nfld. .... 817Weyerhaeuser Company Limited, bridges over the Yakoun  
and Mamin rivers and Wild Turkey, Wisner and Canyon  
creeks, B.C. .... 821**PARLIAMENT****House of Commons**\*Filing applications for private bills (1st Session,  
37th Parliament) ..... 803**PROPOSED REGULATIONS****Canadian Food Inspection Agency**

## Seeds Act

Regulations Amending the Seeds Regulations ..... 824

**Environment, Dept. of the**

## Canadian Environmental Protection Act, 1999

On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations ..... 844

**Human Resources Development, Dept. of**

## Employment Insurance Act

Regulations Amending the Employment Insurance  
Regulations ..... 888**National Defence, Dept. of**

## Aeronautics Act

Edmonton Garrison Heliport Zoning Regulations ..... 894

## INDEX

N<sup>o</sup> 13 — Le 30 mars 2002

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

**AVIS DIVERS**

Allfirst Bank, dépôt de documents .....	813
Canadian National Railway Company, dépôt de document....	813
*Canadian Transit Company (The), assemblée annuelle .....	813
Compagnie d'assurance voyage RBC, réduction du capital déclaré.....	819
*Compagnie de Fiducie M.R.S., lettres patentes de prorogation.....	817
*Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, assemblée annuelle .....	815
Essex Terminal Railway Company (The), assemblée générale annuelle .....	816
Flex Leasing I, LLC et Flex Leasing Corporation, dépôt de documents.....	816
GATX Financial Corporation, dépôt de documents .....	816
Kasgro Leasing, LLC, dépôt de document.....	817
National Railroad Passenger Corporation, dépôt de document.....	818
Nouveau-Brunswick, ministère des Transports du, ponts au-dessus de la rivière Kennebecasis (N.-B.).....	814
Pacer International, Inc., dépôt de document.....	818
Première nation crie Chemawawin, remplissage du cimetière et pont-jetée jusqu'à l'île Old Post dans le lac Cedar (Man.).....	813
PricewaterhouseCoopers Inc., libération du liquidateur .....	818
Saskatchewan Water Corporation, travaux d'améliorations et d'encrochement du déversoir Stelcam dans la rivière Moose Jaw (Sask.).....	819
*Société Générale, demande d'établissement d'une succursale de banque étrangère.....	819
St. Lawrence & Atlantic Railroad (Québec) Inc./Chemin de Fer St-Laurent & Atlantique (Québec) Inc. et Fleet National Bank, dépôt de document .....	820
Stolt Sea Farm Inc., pisciculture de saumon dans la baie Holberg (C.-B.).....	820
Summerside, City of, travaux de remplissage, réseau de collecte des eaux pluviales et construction d'une plage dans la baie Summerside (I.-P.-É.).....	814
Suncor Energy Inc., pont au-dessus du ruisseau Shell (Alb.) .....	820
*United Overseas Bank Limited, demande d'établissement d'une succursale de banque étrangère.....	821
Verge, Henry Thomas, site d'engraissement de la morue dans la baie Trinity (T.-N.).....	817
Weyerhaeuser Company Limited, ponts au-dessus des rivières Yakoun et Mamin et des ruisseaux Wild Turkey, Wiser et Canyon (C.-B.) .....	821

**AVIS DU GOUVERNEMENT****Affaires étrangères et du Commerce international, min. des**

Invitation à soumettre des commentaires/points de vue sur l'amélioration de l'accès des produits des pays les moins avancés (PMA) au marché canadien.....	796
---	-----

**Santé, min. de la**

Loi sur les aliments et drogues Règlement sur les aliments et drogues — Modification .....	802
---	-----

**COMMISSIONS****Agence canadienne d'inspection des aliments**

Loi sur l'Agence canadienne d'inspection des aliments Avis modifiant l'avis sur les prix de l'Agence canadienne d'inspection des aliments .....	805
---	-----

**Agence des douanes et du revenu du Canada**

Loi de l'impôt sur le revenu Annulation d'enregistrement d'organismes de bienfaisance.....	804
--	-----

**Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes**

*Adresses des bureaux du CRTC — Interventions.....	810
Avis public 2002-15 .....	811

**Office national de l'énergie**

EPCOR Merchant and Capital Inc. — Demande d'autorisation pour l'exportation d'électricité.....	811
---	-----

**Tribunal canadien du commerce extérieur**

Ail frais — Ordonnance.....	810
Équipement industriel — Enquête .....	809
Tissus en nylon et en polyester-coton .....	809

**PARLEMENT****Chambre des communes**

*Demandes introductives de projets de loi privés (1 <sup>re</sup> session, 37 <sup>e</sup> législature).....	803
---	-----

**RÈGLEMENTS PROJETÉS****Agence canadienne d'inspection des aliments**

Loi sur les semences Règlement modifiant le Règlement sur les semences .....	824
---	-----

**Défense nationale, min. de la**

Loi sur l'aéronautique Règlement de zonage de l'héliport de la garnison d'Edmonton.....	894
---	-----

**Développement des ressources humaines, min. du**

Loi sur l'assurance-emploi Règlement modifiant le Règlement sur l'assurance- emploi .....	888
---	-----

**Environnement, min. de l'**

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs.....	844
--	-----

**RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL**

Décorations pour service méritoire .....	790
--	-----



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Canadian Government Publishing  
Communication Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Les Éditions du gouvernement du Canada  
Communication Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S9