

# Canada Gazette



# Gazette du Canada

## Part I

## Partie I

OTTAWA, SATURDAY, NOVEMBER 5, 2005

OTTAWA, LE SAMEDI 5 NOVEMBRE 2005

### 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 12, 2005, 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 Government of Canada Publications, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at <http://canadagazette.gc.ca>. It is accessible in Portable Document Format (PDF) and in HyperText Mark-up Language (HTML) as the alternate format. The on-line PDF format of Parts I, II and III is official since April 1, 2003, and will be published simultaneously with the printed copy.

### 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 satisfait 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 12 janvier 2005 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 : Publications du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

La *Gazette du Canada* est aussi offerte gratuitement sur Internet au <http://gazetteducanada.gc.ca>. La publication y est accessible en format de document portable (PDF) et en langage hypertexte (HTML) comme média substitut. Le format PDF en direct des parties I, II et III est officiel depuis le 1<sup>er</sup> avril 2003 et sera publié en même temps que la copie imprimée.

<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, Public Works and Government Services Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, (613) 996-2495 (telephone), (613) 991-3540 (fax).

Bilingual texts received as late as six working days before the 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, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 350, rue Albert, 5<sup>e</sup> étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, (613) 996-2495 (téléphone), (613) 991-3540 (télécopieur).

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

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

## TABLE OF CONTENTS

Vol. 139, No. 45 — November 5, 2005

<b>Government notices</b> .....	3594
Notice of vacancies .....	3607
<b>Parliament</b>	
House of Commons .....	3610
<b>Commissions</b> .....	3611
(agencies, boards and commissions)	
<b>Miscellaneous notices</b> .....	3618
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
<b>Proposed regulations</b> .....	3629
(including amendments to existing regulations)	
<b>Index</b> .....	3675

## TABLE DES MATIÈRES

Vol. 139, n° 45 — Le 5 novembre 2005

<b>Avis du Gouvernement</b> .....	3594
Avis de postes vacants .....	3607
<b>Parlement</b>	
Chambre des communes .....	3610
<b>Commissions</b> .....	3611
(organismes, conseils et commissions)	
<b>Avis divers</b> .....	3618
(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> .....	3629
(y compris les modifications aux règlements existants)	
<b>Index</b> .....	3677

**GOVERNMENT NOTICES****DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**

## CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of Part 7, Division 3, of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, the conditions of Permit No. 4543-2-03366 are amended as follows:

9. *Total Quantity to Be Disposed of*: Not to exceed 350 000 m<sup>3</sup>.

M. NASSICHUK  
*Environmental Protection  
Pacific and Yukon Region*

[45-1-o]

**AVIS DU GOUVERNEMENT****MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT**

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

Avis est par les présentes donné que, aux termes des dispositions de la partie 7, section 3, de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, les conditions du permis n° 4543-2-03366 sont modifiées comme suit :

9. *Quantité totale à immerger* : Maximum de 350 000 m<sup>3</sup>.

*Protection de l'environnement  
Région du Pacifique et du Yukon*  
M. NASSICHUK

[45-1-o]

**DEPARTMENT OF INDUSTRY**

## CANADA CORPORATIONS ACT

*Application for surrender of charter*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, an application for surrender of charter was received from

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la société	Received Reçu
424294-7	ACPC-AFRICAN COMMUNITY PROGRAM COORDINATION CENTRE CANADA	18/10/2005
361439-5	CHRISTIAN SOLIDARITY WORLDWIDE (CANADA)	16/08/2005
273523-7	CONCERTS BACH	09/09/2005

October 28, 2005

AÏSSA AOMARI  
*Director  
Incorporation and Information  
Products and Services Directorate*  
For the Minister of Industry

[45-1-o]

**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**

## LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES

*Demande d'abandon de charte*

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, une demande d'abandon de charte a été reçue de :

Le 28 octobre 2005

*Le directeur  
Direction des produits et services  
d'incorporation et d'information*  
AÏSSA AOMARI  
Pour le ministre de l'Industrie

[45-1-o]

**DEPARTMENT OF INDUSTRY**

## CANADA CORPORATIONS ACT

*Letters patent*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, letters patent have been issued to

**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**

## LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES

*Lettres patentes*

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, des lettres patentes ont été émises en faveur de :

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date Date d'entrée en vigueur
432042-5	ALPHA-1 ANTITRYPSIN DEFICIENCY CANADA INC.	Kingston, Ont.	24/08/2005
431241-4	American-Canadian Conservative Coalition (AC3) Corporation/ La Coalition Conservatrice américain-canadien (AC3) Corporation	Essex, Essex County, Ont.	23/08/2005
429270-7	Archdiocese, Ethiopian Orthodox Tewahedo Church in Canada of the Holy Synod of Ethiopia	Toronto, Ont.	15/03/2005
429921-3	Artist Run Centres and Collectives Conference - Conférence des collectifs et des centres d'artistes autogérés (ARCC/CCCA)	Montréal, Que.	02/05/2005
429907-8	Bangladesh Club International Inc.	Scarborough, Ont.	27/04/2005
432459-5	BLOSSOM FOUNDATION	Toronto, Ont.	21/09/2005

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date Date d'entrée en vigueur
430538-8	CANADA HUIYUAN EXCHANGE ASSOCIATION	Toronto, Ont.	09/06/2005
432362-9	CANADIAN AID CHARITY/ LA CHARITÉ CANADIENNE D'AIDE	Toronto, Ont.	01/09/2005
429467-0	Canadian Association of Physicians with Disabilities	Victoria, B.C.	30/03/2005
430522-1	CANADIAN ASSOCIATION OF WHOLE BRAIN PRACTITIONERS	Langley, B.C.	09/06/2005
432429-3	CANADIAN DAWAH ASSOCIATION	Toronto, Ont.	20/09/2005
432450-1	CANADIAN FRIENDS OF GEORGE EASTMAN HOUSE	Toronto, Ont.	19/09/2005
431493-0	Canadian Macedonian Olympic Club	Newmarket, Ont.	03/08/2005
432401-3	Canadian Risk and Hazards Network - Réseau canadien d'étude des risques et dangers	Winnipeg, Man.	13/09/2005
432359-9	CCPI CANADIAN CENTRE FOR POLICY INGENUITY/ CCPI CENTRE CANADIEN DES POLITIQUES INGÉNIEUSES	Ottawa, Ont.	31/08/2005
432095-6	Confederation of Aboriginal People of Canada Confédération des peuples Autochtones du Canada	Gatineau, Que.	20/09/2005
429805-5	CQIBG, CORPORATION QUÉBÉCOISE DE L'INDUSTRIE DU BÉTAIL ET DE LA HAUTE GÉNÉTIQUE	Municipalité de Lyster (Qué.)	02/05/2005
432380-7	Dance Educators of America/Canada Inc.	Toronto, Ont.	07/09/2005
432364-5	DAVID CURRIE HIKE OF HOPE FOUNDATION	Hillsburgh, Ont.	01/09/2005
427663-9	DEH CHO FIRST NATIONS ASSOCIATION	Fort Simpson, N.W.T.	17/12/2004
432032-8	DGC ADMINISTRATIVE SERVICES CORPORATION	Toronto, Ont.	19/08/2005
432407-2	Diamond Manufacturers Association of Canada	Ottawa, Ont.	14/09/2005
432089-1	DREAMANDBE SINE QUA NON	Toronto, Ont.	31/08/2005
431517-1	E=MC <sup>2</sup> Foundation	Montréal, Que.	09/08/2005
431487-5	Eastern Ontario Staff Development Network	Kingston, Ont.	02/08/2005
431119-1	Ecole Pour Tous - School For All	Ottawa (Ont.)	20/06/2005
432081-6	EGLISE DE LA PENTECOTE CAMINO DE SANTIDAD	Montréal (Qué.)	30/08/2005
432715-2	ENCORE MUSICAL STAGE	Waterloo, Ont.	05/10/2005
431505-7	ENERGYINET INC.	Calgary, Alta.	05/08/2005
432398-0	FIERTÉ CANADA PRIDE	Toronto (Ont.)	12/09/2005
432342-4	Fondation Jeux Franco Canada	Ottawa (Ont.)	16/09/2005
431466-2	FONDATION MÉLODIE ET AMIS / FOUNDATION MELODIE AND FRIENDS	Montréal (Qué.)	26/07/2005
428649-9	FOUNTAIN OF KNOWLEDGE	Brampton, Ont.	17/02/2005
431420-4	FRANZ ROSENZWEIG FOUNDATION CANADA FONDATION FRANZ ROSENZWEIG CANADA	Montréal, Que.	19/07/2005
432057-3	GARGAAR RELIEF & DEVELOPMENT	Etobicoke, Ont.	25/08/2005
432567-2	HARBOUR AUTHORITY OF PICTOU LANDING	Pictou Landing, N.S.	23/09/2005
432227-4	HARBOUR AUTHORITY OF WILSONS BEACH AND NORTH ROAD	Wilson's Beach, N.B.	26/08/2005
432279-7	HARVEST COLLEGE	New Westminster, B.C.	01/09/2005
432484-6	HELP LESOTHO	Ottawa, Ont.	28/09/2005
432330-1	HUMANE SOCIETY INTERNATIONAL/CANADA	Montréal, Que.	14/09/2005
432464-1	IMI Charitable Foundation	Calgary, Alta.	22/09/2005
432614-8	INSTITUTE FOR CANADIAN CITIZENSHIP / INSTITUT DE LA CITOYENNETÉ CANADIENNE	Toronto, Ont.	06/10/2005
431477-8	Institute of Assessment and Appraisal Education - Institut pour l'éducation en évaluation publique et privée	Calgary, Alta.	28/07/2005
429003-8	INTERNATIONAL ASSOCIATION OF AIRPORT EXECUTIVES CANADA CONSEIL INTERNATIONAL DES DIRECTEURS D'AÉROPORT DU CANADA	Edmonton, Alta.	03/03/2005
430463-2	International Bible Baptist Church Canada Inc.	Mississauga, Ont.	31/05/2005
432476-5	INTERNATIONAL FEDERATION OF BIOMEDICAL LABORATORY SCIENCE	Hamilton, Ont.	26/09/2005
431090-0	INTERNATIONAL MYCORRHIZA SOCIETY / SOCIÉTÉ INTERNATIONALE DES MYCORRHIZES	Metropolitan Region of Montréal, Que.	24/06/2005
432070-1	Iranian-Canadian Community Centre	Toronto, Ont.	29/08/2005
432077-8	ISLAMIC RELIEF - IR CANADA	Hamilton, Ont.	30/08/2005
432043-3	KIARA RESIDENTIAL SERVICES INC.	Markham, Ont.	24/08/2005
424131-2	L'ASSOCIATION CONSCIENCE KASAÏENNE DU CANADA	Toronto (Ont.)	15/08/2005
430475-6	LA CORPORATION DE DÉVELOPPEMENT DES OEUVRES DU PÈRE LIONEL DEHOUX	Laval (Qué.)	02/06/2005
431994-0	La société I.A.O. INTERCOM AFCOSMOS ORGANISATION	Ottawa (Ont.)	09/09/2005
432400-5	LIFESPING CHRISTIAN FELLOWSHIP	Waterloo, Ont.	12/09/2005
423288-7	MADONNA HOUSE PUBLICATIONS INC.	Township of Renfrew, Ont.	19/04/2004

File No. N° de dossier	Name of Company Nom de la compagnie	Head Office Siège social	Effective Date Date d'entrée en vigueur
432086-7	MARACLE-ELMY PROGRESSIVE FOUNDATION FOR WOMEN	Belleville, Ont.	31/08/2005
432415-3	METAMORPHOSES ENSEMBLE THEATRE	Toronto, Ont.	14/09/2005
431442-5	MICAH HOUSE REFUGEE RECEPTION SERVICES INC.	Hamilton, Ont.	21/07/2005
432333-5	MONTREAL COMMUNITY MIKVA / MIKVA COMMUNAUTAIRE DE MONTRÉAL	Metropolitan Region of Montréal, Que.	15/09/2005
432374-2	NAVIGATOR TRAINING & COUNSELLING ORGANIZATION	Vancouver, B.C.	29/08/2005
432421-8	Online Youth Educational Advocacy	Vancouver, B.C.	15/09/2005
432067-1	Ottawa WaterWalkers Water Polo Club	Ottawa, Ont.	26/08/2005
432061-1	Petrie Island Outdoors Club/ Club de plein air d'Ile Petrie	Ottawa, Ont.	26/08/2005
432331-9	QUALITY DEER MANAGEMENT ASSOCIATION - CANADA	Québec, Que.	13/09/2005
431475-1	Race Track Chaplaincy of Canada	Rexdale, Ont.	28/07/2005
431359-3	REBEARTH COMMUNICATIONS / COMMUNICATIONS REBEARTH	Montréal, Que.	11/07/2005
431573-1	RICHMOND HILL CHINESE COMMUNITY CHURCH	Regional Municipality of York, Ont.	04/08/2005
430990-1	Rideau Valley Wildlife Sanctuary	North Gower, Ont.	21/06/2005
432022-1	Rimé Canada	Toronto, Ont.	17/08/2005
432389-1	SEI CHARITABLE FOUNDATION	Toronto, Ont.	08/09/2005
432387-4	SIKH LITERATURE AND RESEARCH CENTRE INC.	Mississauga, Ont.	07/09/2005
431438-7	SINA NETWORK FOR MENTALLY CHALLENGED CHILDREN	Vancouver, B.C.	21/07/2005
431364-0	SKATE FOR KIDS INC.	Toronto, Ont.	12/07/2005
431218-0	SOCIETY FOR DIABETIC RIGHTS	Vancouver, B.C.	27/06/2005
426492-4	Somali Youth Basketball League	Ottawa, Ont.	21/10/2004
432392-1	Stouffville-Igoma Partnership Inc.	Stouffville, Ont.	09/09/2005
431380-1	Student Technology Innovation Challenge Inc.	Calgary, Alta.	13/07/2005
432064-6	Sundog Soul Care	Georgian Bluffs, Ont.	29/08/2005
431523-5	The Canadian International Art Fair Foundation	Vancouver, B.C.	05/08/2005
431474-3	THE CENTRE FOR DEMOCRATIC EDUCATION	Calgary, Alta.	27/07/2005
432539-7	The Council on Transatlantic Relations / Le conseil sur les relations transatlantiques	Toronto, Ont.	21/09/2005
432718-7	THE CREEK FOUNDATION	Ottawa, Ont.	05/10/2005
432354-8	THE EXOTIC ANIMAL RESCUE SOCIETY	St. Catharines, Ont.	31/08/2005
431961-3	THE GORDON AND LORRAINE GIBSON FAMILY FOUNDATION	Toronto, Ont.	24/08/2005
432399-8	THE HOLY ORTHODOX METROPOLIS OF TORONTO, INC.	Newmarket, Ont.	12/09/2005
432085-9	The International Fruit and Vegetable Alliance	Ottawa, Ont.	30/08/2005
429697-4	THE ISLAMIC INSTITUTE FOR INTERFAITH DIALOGUE INC.	Municipality of London, Ont.	18/08/2005
431462-0	THE KOREAN BUDDHIST CHONTAE ORDER PYUNG HWA SA	Richmond Hill, Ont.	25/07/2005
432060-3	THE MEDIA & DEMOCRACY GROUP - LE GROUPE MEDIA & DEMOCRATIE	Vancouver, B.C.	25/08/2005
432716-1	THE RUDDER FOUNDATION	Ottawa, Ont.	05/10/2005
432717-9	THE SAHARA FOUNDATION	Ottawa, Ont.	05/10/2005
431525-1	THE STERLING HALL SCHOOL FOUNDATION	Toronto, Ont.	11/08/2005
432033-6	The Thompson T. Egbo-Egbo Arts Foundation	Toronto, Ont.	19/08/2005
429514-5	THE WEST ISLAND CRUSADE AGAINST CANCER	Greater Metropolitan Region of Montréal, Que.	07/04/2005
430255-9	Trump Martial Arts Fitness Club (Ottawa)	Ottawa, Ont.	27/05/2005
431529-4	TUCKER HOUSE RENEWAL CENTRE/ MAISON TUCKER: CENTRE DE RENOUVELLEMENT	Clarence-Rockland, Ont.	12/08/2005
432457-9	WARM AN' LOVING MINISTRIES	Quadra Island, B.C.	16/09/2005
431398-4	WENTWORTH SCHOLARSHIP ADVANCEMENT FOUNDATION	City of Hamilton, in the Regional Municipality of Hamilton, Ont.	15/07/2005
432039-5	WOLLASTON LAKE HARBOUR AUTHORITY	Wollaston Lake, Sask.	22/08/2005

October 28, 2005

Le 28 octobre 2005

AÏSSA AOMARI  
*Director*  
*Incorporation and Disclosure*  
*Services Directorate*  
 For the Minister of Industry

*Le directeur*  
*Direction des services de constitution*  
*et de diffusion d'information*  
 AÏSSA AOMARI  
 Pour le ministre de l'Industrie

**DEPARTMENT OF INDUSTRY****CANADA CORPORATIONS ACT***Supplementary letters patent*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, supplementary letters patent have been issued to

**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE****LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES***Lettres patentes supplémentaires*

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, des lettres patentes supplémentaires ont été émises en faveur de :

File No. N° de dossier	Company Name Nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
283874-5	Athletes CAN - Athletes' Association of Canada / Athlètes CAN - L'Association Athlètes du Canada	14/01/2005
378985-3	Canadian African Heritage Coalition	07/07/2005
376095-2	CANADIAN BIOTECHNOLOGY EDUCATION RESOURCE CENTRE/ CENTRE CANADIEN DE RESSOURCES PÉDAGOGIQUES EN BIOTECHNOLOGIE	22/08/2005
426383-9	CANADIAN FRIENDS OF THE SAMARIAN SOCIAL FUND	16/09/2005
326083-6	CAREER EDGE ORGANIZATION/ ORGANISATION AVANTAGE CARRIÈRE	19/08/2005
351170-7	DAO EN TEMPLE	23/08/2005
405975-1	Elephant Thoughts Global Development Initiatives Pensée Éléphant Développement des Initiatives Globales	29/08/2005
370403-3	GÉNOME CANADA/ GÉNOME CANADA	12/09/2005
408370-9	International Institute for Child Rights and Development \ Institut international pour les droits des enfants et le développement	12/09/2005
422826-0	LA FAMILLE DES CŒURS DE JÉSUS ET MARIE	15/06/2005
415680-3	LIANHUA ARTS GROUP - GROUPE ARTISTIQUE LIANHUA	25/08/2005
360375-0	NatureServe Canada	29/08/2005
210105-0	NOW ROOZ EDUCATIONAL FOUNDATION	27/09/2005
035068-1	THE CANADIAN SOCIETY FOR MEDICAL LABORATORY SCIENCE SOCIÉTÉ CANADIENNE DE SCIENCE DE LABORATOIRE MÉDICAL	19/09/2005
296861-4	TIBET INNOVATIONS / INNOVATIONS TIBET	06/09/2005
424871-6	Tooker Gomberg Greenspiration Fund	24/08/2005

October 28, 2005

Le 28 octobre 2005

**AÏSSA AOMARI**  
*Director*  
*Incorporation and Information*  
*Products and Services Directorate*  
For the Minister of Industry

[45-1-o]

*Le directeur*  
*Direction des produits et services*  
*d'incorporation et d'information*  
**AÏSSA AOMARI**  
Pour le ministre de l'Industrie

[45-1-o]

**DEPARTMENT OF INDUSTRY****CANADA CORPORATIONS ACT***Supplementary letters patent — Name change*

Notice is hereby given that, pursuant to the provisions of the *Canada Corporations Act*, supplementary letters patent have been issued to

**MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE****LOI SUR LES CORPORATIONS CANADIENNES***Lettres patentes supplémentaires — Changement de nom*

Avis est par les présentes donné que, conformément aux dispositions de la *Loi sur les corporations canadiennes*, des lettres patentes supplémentaires ont été émises en faveur de :

File No. N° de dossier	Old Company Name Ancien nom de la compagnie	New Company Name Nouveau nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
427148-3	BONDEKO NA LISANGA (FRATERNITE ENTRE LES PEUPLES)	TOSALISANA NA LINGOMBA (ENTRAIDE ENTRE LES PEUPLES)	05/10/2005
263356-6	CLUB EXPORT AGRO-ALIMENTAIRE DU QUEBEC/ QUEBEC AGRI-FOOD EXPORT CLUB	Groupe Export agroalimentaire QUÉBEC - CANADA Agri-Food Export Group QUÉBEC - CANADA	08/08/2005
351436-6	COUPLES FOR CHRIST, ONTARIO INC.	3514366 Association Corporation	24/10/2005
294129-5	GLOUCESTER JUNIOR A RANGERS INC.	Orleans Blues d'Orléans Hockey Club Inc.	09/08/2005
017741-5	PERIODICAL WRITERS ASSOCIATION OF CANADA	Professional Writers Association of Canada	06/09/2005
340285-1	PHILADELPHIA MISSIONARY SOCIETY	C.C. International Christian Vision Society/ C.C. Vision Cristiana Internacional Society	29/08/2005

File No. N° de dossier	Old Company Name Ancien nom de la compagnie	New Company Name Nouveau nom de la compagnie	Date of S.L.P. Date de la L.P.S.
422826-0	SOCIÉTÉ DES CŒURS UNIS DE JÉSUS ET MARIE SOCIETY OF THE UNITED HEARTS OF JESUS AND MARY	LA FAMILLE DES CŒURS DE JÉSUS ET MARIE	15/06/2005
378985-3	THE BLACK AFRICAN HERITAGE COALITION	Canadian African Heritage Coalition	07/07/2005
389342-1	THE L. WINFIELD KENNEDY CHARITABLE FOUNDATION	The L. Winfield Sifton Charitable Foundation	09/08/2005
253561-1	THE LUDMER FAMILY FOUNDATION LA FONDATION FAMILIALE LUDMER	THE IRVING LUDMER FAMILY FOUNDATION LA FONDATION FAMILIALE IRVING LUDMER	23/09/2005
410231-2	THE NEW CONSENSUS PARTY OF CANADA The Consensus Party of Canada	THE ATLANTICA PARTY	02/09/2005
296861-4	TIBET FUND CANADA/ FONDS TIBET CANADA	TIBET INNOVATIONS / INNOVATIONS TIBET	06/09/2005

October 28, 2005

Le 28 octobre 2005

AÏSSA AOMARI  
*Director*  
*Incorporation and Information*  
*Products and Services Directorate*  
For the Minister of Industry

[45-1-o]

*Le directeur*  
*Direction des produits et services*  
*d'incorporation et d'information*  
AÏSSA AOMARI  
Pour le ministre de l'Industrie

[45-1-o]

**DEPARTMENT OF INDUSTRY****MINISTÈRE DE L'INDUSTRIE**

## TRADE-MARKS ACT

## LOI SUR LES MARQUES DE COMMERCE

*Geographical indications**Indications géographiques*

The Minister of Industry proposes that the following geographical indications be entered on the list of geographical indications kept pursuant to subsection 11.12(1) of the *Trade-marks Act*, where “(i)” refers to the file number, “(ii)” refers to the indication and whether it identifies a wine or spirit, “(iii)” refers to the territory, or the region or locality of a territory in which the wine or spirit is identified as originating, “(iv)” refers to the name of the responsible authority (the person, firm or other entity that is, by reason of state or commercial interest, sufficiently connected with and knowledgeable of the wine or spirit), “(v)” refers to the address in Canada for the responsible authority, and “(vi)” refers to the quality, reputation or other characteristic of the wine or spirit that, in the opinion of the Minister, qualifies that indication as a geographical indication:

- (i) File No. 1224507
- (ii) Valencia (Wine)
- (iii) Spain—The province of Valencia. The Denomination of Origin Valencia is made up of four sub-zones: Alto Turia; Valantino; Moscatel de Valencia; and Clariano. Sub-zone Alto Turia: Municipalities of Alpuente, Aras de Alpuente, Calles, Chelva, La Yesa, Titaguas and Tuejar. Sub-zone Valantino: Municipalities of Alborache, Alcubias, Andilla, Bugarra, Buñol, Casinos, Cheste, Chiva, Chulilla, Domeño, Gestalgar, Godella, Higuera, Liria, Llosa del Obispo, Macastre, Monserrat, Montroi, Pedralba, Real de Montroi, Turis, Vilamarxant and Villar del Arzobispo. Sub-zone Moscatel de Valencia: Municipalities of Catadau, Cheste, Chiva, Godella, Llombai, Montroy, Monserrat, Real de Montroi and Turis. Sub-zone Clariano: Municipalities of Adzaneta de Albaida, Agullent, Albaida, Alfarrasi, Aiolo de Malferit, Ayelo de Rugat, Ayora, Bélgida, Bellús, Beniatjar, Benicolet, Benigánim, Bocarent, Bufali, Castelló de Rugat, Enguera, Fontanars dels Alforins, La Font de la Figuera, Guadasequies, Llutxent, Moixent, Montaberner, Montesa, Montichelvo, l'Olleria, Ontinyent, Otos, Palomar, Pinet, La Poble de Duc, Quatretonda, Rafól de Salem, Sempere, Terrateig and Vallada.
- (iv) Regulatory Council of the Denomination of Origin of Valencia, C/Quart, 22, 46001 Valencia, Spain

Le ministre de l'Industrie propose que les indications géographiques suivantes soient insérées dans la liste des indications géographiques conservée en vertu du paragraphe 11.12(1) de la *Loi sur les marques de commerce*, où : « (i) » renvoie au numéro de dossier, « (ii) » renvoie à l'indication précisant s'il s'agit d'un vin ou d'un spiritueux, « (iii) » renvoie au territoire, ou à la région ou localité d'un territoire d'où provient le vin ou le spiritueux, « (iv) » renvoie au nom de l'autorité responsable (personne, firme ou autre entité qui, en raison de son état ou d'un intérêt commercial, est suffisamment associée au vin ou au spiritueux et le connaît bien), « (v) » renvoie à l'adresse au Canada de l'autorité responsable et « (vi) » renvoie à la qualité, la réputation ou à une autre caractéristique du vin ou du spiritueux qui, de l'opinion du ministre, rend pertinente cette indication en tant qu'indication géographique :

- (i) Numéro de dossier 1224507
- (ii) Valencia (Vin)
- (iii) Espagne — La province de Valencia. L'appellation d'origine contrôlée Valencia comprend les quatre sous-zones suivantes : Alto Turia; Valantino; Moscatel de Valencia; Clariano. La sous-zone Alto Turia : les municipalités de Alpuente, Aras de Alpuente, Calles, Chelva, La Yesa, Titaguas et Tuejar. La sous-zone Valantino : les municipalités de Alborache, Alcubias, Andilla, Bugarra, Buñol, Casinos, Cheste, Chiva, Chulilla, Domeño, Gestalgar, Godella, Higuera, Liria, Llosa del Obispo, Macastre, Monserrat, Montroi, Pedralba, Real de Montroi, Turis, Vilamarxant et Villar del Arzobispo. La sous-zone Moscatel de Valencia : les municipalités de Catadau, Cheste, Chiva, Godella, Llombai, Montroy, Monserrat, Real de Montroi et Turis. La sous-zone Clariano : les municipalités de Adzaneta de Albaida, Agullent, Albaida, Alfarrasi, Aiolo de Malferit, Ayelo de Rugat, Ayora, Bélgida, Bellús, Beniatjar, Benicolet, Benigánim, Bocarent, Bufali, Castelló de Rugat, Enguera, Fontanars dels Alforins, La Font de la Figuera, Guadasequies, Llutxent, Moixent, Montaberner, Montesa, Montichelvo, l'Olleria, Ontinyent, Otos, Palomar, Pinet, La Poble de Duc, Quatretonda, Rafól de Salem, Sempere, Terrateig et Vallada.
- (iv) Regulatory Council of the Denomination of Origin of Valencia, C/Quart, 22, 46001 Valencia, Espagne

(v) Embassy of Spain, 151 Slater Street, Suite 801, Ottawa, Ontario K1P 5H3

(vi) The name listed in (ii) is recognized and protected as a geographical indication for wine in *Orden de 19 de octubre de 2000 de Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación* (Ministerial Order of the Spanish Ministry of Agriculture, Fish and Food of October 19, 2000), published in the state official bulletin BOE No. 264 of November 3, 2000.

(v) Embassy of Spain, 151, rue Slater, Bureau 801, Ottawa (Ontario) K1P 5H3

(vi) Le nom indiqué en (ii) est reconnu et protégé comme dénomination géographique pour le vin selon l'*Orden de 19 de octubre de 2000 de Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación* (directive ministérielle du ministère de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation de l'Espagne du 19 octobre 2000), publiée dans le bulletin officiel de l'État BOE n° 264 du 3 novembre 2000.

(i) File No. 1234294

(ii) Rioja Baja (Wine)

(iii) Spain—La Rioja. The region of La Rioja is made up of three sub-zones. The sub-zone of Rioja Baja consists of the following municipalities: Agoncillo, Aguilar del Río Alhama, Albelda, Alberite, Alcanadre, Aldeanueva de Ebro, Alfaro, Arnedillo, Arnedo, Arrúbal, Ausejo, Autol, Bergasa, Bergasilla, Calahorra, Cervera del Río Alhama, Clavijo, Corera, Cornago, El Redal, El Villar de Arnedo, Galilea, Grávalos, Herce, Igea, Lagunilla de Jubera, Leza del Río Leza, Molinos de Ocón, Murillo de Río Leza, Muro de Aguas, Nalda, Ocón (La Villa), Pradejón, Préjano, Quel, Ribafrecha, Rincón de Soto, Santa Engracia de Jubera (north zone), Santa Eulalia Bajera, Tudelilla, Villamediana de Iregua and Villarroya, in the province of La Rioja, as well as Andosilla, Aras, Azagra, Bargota, Mendavia, San Adrián, Sartaguda and Viana, in the province of Navarra.

(iv) Regulatory Council of the Denomination of Origin Qualified Rioja, C/. Estambreira, 52, Logrono 26006, Spain

(v) Embassy of Spain, 151 Slater Street, Suite 801, Ottawa, Ontario K1P 5H3

(vi) The name listed in (ii) is recognized and protected as a geographical indication for wine in the Council Regulation (EEC) No. 1493/99, and under Spanish Law 24/2003 of July 10, 2003, on Vineyards and Wine. Wine must be produced according to Ministerial Order 3465/2004 of Spain published in Spain's state official bulletin BOE No. 259 of October 27, 2004.

(i) Numéro de dossier 1234294

(ii) Rioja Baja (Vin)

(iii) Espagne — La Rioja. La région de La Rioja est divisée en trois sous-zones. La sous-zone de Rioja Baja comprend les municipalités suivantes : Agoncillo, Aguilar del Río Alhama, Albelda, Alberite, Alcanadre, Aldeanueva de Ebro, Alfaro, Arnedillo, Arnedo, Arrúbal, Ausejo, Autol, Bergasa, Bergasilla, Calahorra, Cervera del Río Alhama, Clavijo, Corera, Cornago, El Redal, El Villar de Arnedo, Galilea, Grávalos, Herce, Igea, Lagunilla de Jubera, Leza del Río Leza, Molinos de Ocón, Murillo de Río Leza, Muro de Aguas, Nalda, Ocón (La Villa), Pradejón, Préjano, Quel, Ribafrecha, Rincón de Soto, Santa Engracia de Jubera (zone nord), Santa Eulalia Bajera, Tudelilla, Villamediana de Iregua et Villarroya, dans la province de La Rioja, ainsi que Andosilla, Aras, Azagra, Bargota, Mendavia, San Adrián, Sartaguda et Viana, dans la province de Navarra.

(iv) Regulatory Council of the Denomination of Origin Qualified Rioja, C/. Estambreira, 52, Logrono 26006, Espagne

(v) Embassy of Spain, 151, rue Slater, Bureau 801, Ottawa (Ontario) K1P 5H3

(vi) Le nom indiqué en (ii) est reconnu et protégé comme dénomination géographique pour le vin dans le Règlement du Conseil (CEE) n° 1493/99, et en vertu de la loi espagnole 24/2003 du 10 juillet 2003 sur les vignobles et le vin. Le vin doit être produit en conformité avec la directive ministérielle 3465/2004 de l'Espagne publiée dans le bulletin officiel de l'État espagnol BOE n° 259 du 27 octobre 2004.

(i) File No. 1234295

(ii) Rioja Alta (Wine)

(iii) Spain—La Rioja. The region of La Rioja is made up of three sub-zones. The sub-zone of Rioja Alta consists of the following municipalities: Ábalos, Alesanco, Alesón, Anguciana, Arenzana de Abajo, Arenzana de Arriba, Azofra, Badarán, Bañares, Baños de Río Tobía, Baños de Rioja, Berceo, Bezares, Bobadilla, Briñas, Briones, Camprovín, Canillas, Cañas, Cárdenas, Casalarreina, Castañares de Rioja, Cellorigo, Cenicero, Cidamón, Cihuri, Cirueña, Cordovín, Cuzcurrita de Río Tirón, Daroca de Rioja, Entrena, Estollo, Foncea, Fonzaleche, Fuenmayor, Galbárruli, Gimileo, Haro, Hervías, Herramélluri, Hormilla, Hormilleja, Hornos de Moncalvillo, Huércanos, Lardero, Leiva, Logroño, Manjarrés, Matute, Medrano, Nájera, Navarrete, Ochánduri, Ollauri, Rodezno, Sajazarra, San Asensio, San Millán de Yécora, San Torcuato, San Vicente de la

(i) Numéro de dossier 1234295

(ii) Rioja Alta (Vin)

(iii) Espagne — La Rioja. La région de La Rioja se compose de trois sous-zones. La sous-zone de Rioja Alta comprend les municipalités suivantes : Ábalos, Alesanco, Alesón, Anguciana, Arenzana de Abajo, Arenzana de Arriba, Azofra, Badarán, Bañares, Baños de Río Tobía, Baños de Rioja, Berceo, Bezares, Bobadilla, Briñas, Briones, Camprovín, Canillas, Cañas, Cárdenas, Casalarreina, Castañares de Rioja, Cellorigo, Cenicero, Cidamón, Cihuri, Cirueña, Cordovín, Cuzcurrita de Río Tirón, Daroca de Rioja, Entrena, Estollo, Foncea, Fonzaleche, Fuenmayor, Galbárruli, Gimileo, Haro, Hervías, Herramélluri, Hormilla, Hormilleja, Hornos de Moncalvillo, Huércanos, Lardero, Leiva, Logroño, Manjarrés, Matute, Medrano, Nájera, Navarrete, Ochánduri, Ollauri, Rodezno, Sajazarra, San Asensio, San Millán de Yécora, San Torcuato, San Vicente de la

la Sonsierra, Santa Coloma, Sojuela, Sorzano, Sotés, Tirgo, Tormantos, Torrecilla sobre Alesanco, Torremontalbo, Treviana, Tricio, Uruñuela, Ventosa, Villalba de Rioja, Villar de Torre, Villarejo and Zarratón, in the province of La Rioja, as well as the area of the municipal district of Miranda de Ebro (Burgos), known as “El Ternero.”

(iv) Regulatory Council of the Denomination of Origin Qualified Rioja, C/. Estambreira, 52, Logrono 26006, Spain

(v) Embassy of Spain, 151 Slater Street, Suite 801, Ottawa, Ontario K1P 5H3

(vi) The name listed in (ii) is recognized and protected as a geographical indication for wine in the Council Regulation (EEC) No. 1493/99, and under Spanish Law 24/2003 of July 10, 2003, on Vineyards and Wine. Wine must be produced according to Ministerial Order 3465/2004 of Spain published in Spain’s state official bulletin BOE No. 259 of October 27, 2004.

Sonsierra, Santa Coloma, Sojuela, Sorzano, Sotés, Tirgo, Tormantos, Torrecilla sobre Alesanco, Torremontalbo, Treviana, Tricio, Uruñuela, Ventosa, Villalba de Rioja, Villar de Torre, Villarejo et Zarratón, de la province de La Rioja, et l’enclave de l’arrondissement municipal de Miranda de Ebro (Burgos), appelée « El Ternero ».

(iv) Regulatory Council of the Denomination of Origin Qualified Rioja, C/. Estambreira, 52, Logrono 26006, Espagne

(v) Embassy of Spain, 151, rue Slater, Bureau 801, Ottawa (Ontario) K1P 5H3

(vi) Le nom indiqué en (ii) est reconnu et protégé comme dénomination géographique pour le vin dans le Règlement du Conseil (CEE) n° 1493/99, et en vertu de la loi espagnole 24/2003 du 10 juillet 2003 sur les vignobles et le vin. Le vin doit être produit en conformité avec la directive ministérielle 3465/2004 de l’Espagne publiée dans le bulletin officiel de l’État espagnol BOE n° 259 du 27 octobre 2004.

---

(i) File No. 1234296

(ii) Rioja Alavesa (Wine)

(iii) Spain—La Rioja. The region of La Rioja is made up of three sub-zones. The sub-zone of Rioja Alavesa consists of the following municipalities: Baños de Ebro, Barriobusto, Cripán, Elciego, Elvillar de Álava, Labastida, Labraza, Laguardia, Lanciego, Lapuebla de Labarca, Leza, Moreda de Álava, Navaridas, Oyón, Salinillas de Buradón, Samaniego, Villabuena de Álava and Yécora, in the province of Álava.

(iv) Regulatory Council of the Denomination of Origin Qualified Rioja, C/. Estambreira, 52, Logrono 26006, Spain

(v) Embassy of Spain, 151 Slater Street, Suite 801, Ottawa, Ontario K1P 5H3

(vi) The name listed in (ii) is recognized and protected as a geographical indication for wine in the Council Regulation (EEC) No. 1493/99, and under Spanish Law 24/2003 of July 10, 2003, on Vineyards and Wine. Wine must be produced according to Ministerial Order 3465/2004 of Spain published in Spain’s state official bulletin BOE No. 259 of October 27, 2004.

---

(i) Numéro de dossier 1234296

(ii) Rioja Alavesa (Vin)

(iii) Espagne — La Rioja. La région de La Rioja se divise en trois sous-zones. La sous-zone de Rioja Alavesa comprend les municipalités suivantes : Baños de Ebro, Barriobusto, Cripán, Elciego, Elvillar de Álava, Labastida, Labraza, Laguardia, Lanciego, Lapuebla de Labarca, Leza, Moreda de Álava, Navaridas, Oyón, Salinillas de Buradón, Samaniego, Villabuena de Álava et Yécora, dans la province de Álava.

(iv) Regulatory Council of the Denomination of Origin Qualified Rioja, C/. Estambreira, 52, Logrono 26006, Espagne

(v) Embassy of Spain, 151, rue Slater, Bureau 801, Ottawa (Ontario) K1P 5H3

(vi) Le nom indiqué en (ii) est reconnu et protégé comme dénomination géographique pour le vin dans le Règlement du Conseil (CEE) n° 1493/99, et en vertu de la loi espagnole 24/2003 du 10 juillet 2003 sur les vignobles et le vin. Le vin doit être produit en conformité avec la directive ministérielle 3465/2004 de l’Espagne publiée dans le bulletin officiel de l’État espagnol BOE n° 259 du 27 octobre 2004.

---

(i) File No. 1248346

(ii) Navarra (Wine)

(iii) Spain—The Denomination of Origin Navarra is made up of five sub-zones: Ribera Baja, Ribera Alta, Tierra Estella, Valdizarbe, and Baja Montaña. Sub-zone Ribera Baja: Municipalities of Ablitas, Arguedas, Barillas, Cascante, Castejón, Cintruénigo, Corella, Fitero, Monteagudo, Murchante, Tudela, Tulebras and Valtierra. Sub-zone Ribera Alta: Municipalities of Artajona, Beire, Berbinzana, Caparros, Cárcar, Carcastillo, Falces, Funes, Larraga, Lerin, Lodosa, Marcilla, Mélida, Miranda de Arga, Murillo el Cuende, Murillo el Fruto, Olite, Peralta, Pitillas, Sansoain, Santacara, Sesma, Tafalla and Villafranca. Sub-zone Tierra Estella: Municipalities of Aberin, Alio, Aras, Arellano, Armañanzas, Arróniz, Ayegul, Barbarin, Bargota, Dicastillo, Desojo, El Busto, Estella, Lazagurria, Los Arcos, Luquin, Morentin, Oteiza de la Solana, Sansol, Torres

---

(i) Numéro de dossier 1248346

(ii) Navarra (Vin)

(iii) Espagne — L’appellation d’origine Navarra comprend cinq sous-zones : Ribera Baja, Ribera Alta, Tierra Estella, Valdizarbe et Baja Montaña. La sous-zone Ribera Baja : les municipalités de Ablitas, Arguedas, Barillas, Cascante, Castejón, Cintruénigo, Corella, Fitero, Monteagudo, Murchante, Tudela, Tulebras et Valtierra. La sous-zone Ribera Alta : les municipalités de Artajona, Beire, Berbinzana, Caparros, Cárcar, Carcastillo, Falces, Funes, Larraga, Lerin, Lodosa, Marcilla, Mélida, Miranda de Arga, Murillo el Cuende, Murillo el Fruto, Olite, Peralta, Pitillas, Sansoain, Santacara, Sesma, Tafalla et Villafranca. La sous-zone Tierra Estella : les municipalités de Aberin, Alio, Aras, Arellano, Armañanzas, Arróniz, Ayegul, Barbarin, Bargota, Dicastillo, Desojo, El Busto, Estella, Lazagurria, Los Arcos, Luquin, Morentin, Oteiza de la Solana,

del Rio, Valle de Yerri and Villatuerta, as well as Cogullo Alto, Cogullo Bajo, Sarmindieta and Chandivar. Sub-zone Valdizarbe: Municipalities of Adiós, Añorbe, Artazu, Barasoain, Biurrun, Cirauqui, Eneriz, Garinoain, Guirguillano, Legarda, Leoz, Mañeru, Mendigorria, Muruzábal, Obanos, Olóriz, Orisoain, Pueyo, Puente la Reina, Tiebas-Muruarte de Reta, Tirapu, Ucar, Unzué and Uterga. Sub-zone Baja Montaña: Municipalities of Aibar, Cáseda, Eslava, Exprogui, Gallipienzo, Javier, Leache, Lerga, Liédena, Lumbier, Sada, Sangüesa, San Martín de Unx and Ujué, as well as Aoix.

(iv) Regulatory Council of the Denomination of Origen Navarra, Rua Romana, s/n, 31390 Olite (Navarra), Spain

(v) Hofbauer Associates Harbourview, 1455 Lakeshore Road, Suite 205N, Burlington, Ontario L7S 2J1

(vi) The name listed in (ii) is recognized and protected as a geographical indication for wine in *Orden de 26 de julio de 1975 de Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación* (Ministerial Order of the Spanish Ministry of Agriculture, Fish and Food of July 26, 1975).

Sansol, Torres del Rio, Valle de Yerri et Villatuerta ainsi que les communes de Cogullo Alto, Cogullo Bajo, Sarmindieta et Chandivar. La sous-zone Valdizarbe : les municipalités de Adiós, Añorbe, Artazu, Barasoain, Biurrun, Cirauqui, Eneriz, Garinoain, Guirguillano, Legarda, Leoz, Mañeru, Mendigorria, Muruzábal, Obanos, Olóriz, Orisoain, Pueyo, Puente la Reina, Tiebas-Muruarte de Reta, Tirapu, Ucar, Unzué et Uterga. La sous-zone Baja Montaña : les municipalités de Aibar, Cáseda, Eslava, Exprogui, Gallipienzo, Javier, Leache, Lerga, Liédena, Lumbier, Sada, Sangüesa, San Martín de Unx et Ujué, ainsi que le terminal de Aoix.

(iv) Regulatory Council of the Denomination of Origen Navarra, Rua Romana, s/n, 31390 Olite (Navarra), Espagne

(v) Hofbauer Associates Harbourview, 1455, rue Lakeshore, Bureau 205N, Burlington (Ontario) L7S 2J1

(vi) Le nom indiqué en (ii) est reconnu et protégé comme dénomination géographique pour le vin dans l'*Orden de 26 de julio de 1975 de Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación* (directive du ministère de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation espagnol du 26 juillet 1975).

(i) File No. 1248870

(ii) Rias Baixas (Wine)

(iii) Spain—Wines of the Denomination of Origin Rias Baixas come from Pontevedra (Galicia Region) in the northwest of Spain. The Denomination of Origin Rias Baixas is made up of five sub-zones: Val do Salnés, Condado do Tea, O Rosal, Soutomaior, and Ribeira do Ulla. Sub-zone Val do Salnés: Municipalities of Cambados, Meaño, Sanxenxo, Ribadurnia, Meis, Vilanova de Arousa, Portas, Caldas de Reis, Vilagarcía de Arousa, Barro, Grove e A Illa de Arousa. Sub-zone Condado do Tea: Municipalities of Salvaterra de Miño, As Neves, Arbo, Crecente, Salceda de Caselas and Pontearreas, as well as the parishes of the municipality of A Cañiza: Valeixe; the municipality of Tui: Guillerei, Páramos, Baldráns and Caldelas de Tui; the municipality of Mos: Louredo. Sub-zone O Rosal: Municipalities of O Rosal, Tomiño, A Guarda, as well as the parishes of the municipality of Tui: Pexegueiro, Areas, Malvás, Ribadelouro, Rebordáns, Pazos de Reis, Randufe and Tui; the municipality of Gondomar: Mañufe and Vilaza. Sub-zone Soutomaior: Municipality of Soutomaior. Sub-zone Ribeira do Ulla: Municipality of Vedra; as well as the parishes of the municipality of Padrón: Rumille, Carcaciá, Iria Flavia and Herbón; the municipality of Teo: Oza, Teo, Lampai, Vaamonde, Raris, Vilariño and Reis; the municipality of Boqueixón: Codeso, Pousada, Oural, Ledesma, Donas and Sucira; the municipality of Touro: Bendaña; the municipality of A Estrada: Castro, Arnois, Couso, Cora, Oca, Santeles, Paradela, Berres, San Miguel de Castro, San Xurxo de Veá, Ribeira, Riobó, Santa Cristina de Veá, Baloira and Santa Mariña de Barcala; the municipality of Silleda: Cira; the municipality of Vila de Cruces: Camanzano, Gres, Añobre.

(iv) Regulatory Council of the Denomination of Origin of Rias Baixas Cabanas-Salcedo, 36143 - Pontevedra, Spain

(v) Promotion Centre for Wines from Spain in Canada, Consulate of Spain, 2 Bloor Street E, Suite 1506, Toronto, Ontario M4W 1A8

(vi) The name listed in (ii) is recognized and protected as a geographical indication for wine in *Orden de 24 de octubre de 2000 de Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación*

(i) Numéro de dossier 1248870

(ii) Rias Baixas (Vin)

(iii) Espagne — Les vins de la dénomination d'origine de Rias Baixas proviennent de Pontevedra (Galice) au nord-ouest de l'Espagne. La dénomination d'origine de Rias Baixas est constituée de cinq sous-zones : Val do Salnés, Condado do Tea, O Rosal, Soutomaior, et Ribeira do Ulla. La sous-zone Val do Salnés : les municipalités de Cambados, Meaño, Sanxenxo, Ribadurnia, Meis, Vilanova de Arousa, Portas, Caldas de Reis, Vilagarcía de Arousa, Barro, Grove e A Illa de Arousa. La sous-zone Condado do Tea : les municipalités de Salvaterra de Miño, As Neves, Arbo, Crecente, Salceda de Caselas et Pontearreas, ainsi que les paroisses de la municipalité de A Cañiza : Valeixe; de la municipalité de Tui : Guillerei, Páramos, Baldráns et Caldelas de Tui; de la municipalité de Mos : Louredo. La sous-zone O Rosal : les municipalités d'O Rosal, Tomiño, A Guarda, ainsi que les paroisses de la municipalité de Tui : Pexegueiro, Areas, Malvás, Ribadelouro, Rebordáns, Pazos de Reis, Randufe et Tui; de la municipalité de Gondomar : Mañufe et Vilaza. La sous-zone Soutomaior : la municipalité de Soutomaior. La sous-zone Ribeira do Ulla : la municipalité de Vedra; ainsi que les paroisses de la municipalité de Padrón : Rumille, Carcaciá, Iria Flavia et Herbón; de la municipalité de Teo : Oza, Teo, Lampai, Vaamonde, Raris, Vilariño et Reis; de la municipalité de Boqueixón : Codeso, Pousada, Oural, Ledesma, Donas et Sucira; de la municipalité de Touro : Bendaña; de la municipalité d'A Estrada : Castro, Arnois, Couso, Cora, Oca, Santeles, Paradela, Berres, San Miguel de Castro, San Xurxo de Veá, Ribeira, Riobó, Santa Cristina de Veá, Baloira et Santa Mariña de Barcala; de la municipalité de Silleda : Cira; de la municipalité de Vila de Cruces : Camanzano, Gres, Añobre.

(iv) Regulatory Council of the Denomination of Origin of Rias Baixas Cabanas-Salcedo, 36143 - Pontevedra, Espagne

(v) Promotion Centre for Wines from Spain in Canada, Consulate of Spain, 2, rue Bloor Est, Bureau 1506, Toronto (Ontario) M4W 1A8

(vi) Le nom indiqué en (ii) est reconnu et protégé comme dénomination géographique pour le vin dans l'*Orden de 24 de octubre*

(Ministerial Order of the Spanish Ministry of Agriculture, Fish and Food of October 24, 2000), published in the State Official Bulletin BOE No. 269 of November 9, 2000.

*de 2000 de Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación* (directive du ministère de l'agriculture, de la pêche et de l'alimentation espagnol du 24 octobre 2000), publiée dans le bulletin officiel de l'État BOE n° 269 du 9 novembre 2000.

- 
- (i) File No. 1255905
  - (ii) Catalunya (Wine)
  - (iii) Spain—Region of Catalonia. The production area is specified as the municipalities listed in Annex 1 of Spanish Ministerial Order of February 19, 2001.
  - (iv) Consejo Regulador de la Denominación de Origen Catalunya, Passeig Sunyer, 4-6 43202 Reus (Tarragona), Spain
  - (v) Embassy of Spain, 151 Slater Street, Suite 801, Ottawa, Ontario K1P 5H3
  - (vi) The name listed in (ii) is recognized and protected as a geographical indication for wine in the Council Regulation (EEC) No. 1493/99, and under Spanish Law 24/2003, of July 10, 2003, on Vineyards and Wine. Wine must be produced according to Ministerial Order of February 19, 2001, of Spain published in Spain's State Official Bulletin BOE No. 52 of March 1, 2001.

- 
- (i) Numéro de dossier 1255905
  - (ii) Catalunya (Vin)
  - (iii) Espagne—Région de Catalonia. L'aire de production est spécifiée comme étant les municipalités enregistrées à l'annexe 1 de la directive ministérielle de l'Espagne du 19 février 2001.
  - (iv) Consejo Regulador de la Denominación de Origen Catalunya, Passeig Sunyer, 4-6 43202 Reus (Tarragona), Espagne
  - (v) Embassy of Spain, 151, rue Slater, Bureau 801, Ottawa (Ontario) K1P 5H3
  - (vi) Le nom indiqué en (ii) est reconnu et protégé comme dénomination géographique pour le vin dans le Règlement du Conseil (CEE) n° 1493/99, et en vertu de la loi espagnole 24/2003 du 10 juillet 2003 sur les vignobles et le vin. Le vin doit être produit en conformité avec la directive ministérielle du 19 février 2001 de l'Espagne publiée dans le bulletin officiel de l'État espagnol BOE n° 52 du 1<sup>er</sup> mars 2001.

- 
- (i) File No. 1261378
  - (ii) Montsant (Wine)
  - (iii) Specified region Montsant (Spain)
  - (iv) Wine and Vineyards Catalonian Institute, (INCAVI), 6th Quartera Square, 43730 Falset, Spain
  - (v) Embassy of Spain, 151 Slater Street, Suite 801, Ottawa, Ontario K1P 5H3
  - (vi) The name listed in (ii) is recognized and protected as a geographical indication for wine in the Council Regulation (EEC) No. 1493/99, and under Spanish Law 24/2003, of July 10, 2003, on Vineyards and Wine. Wine must be produced according to Ministerial Order APA/1814 of July 3, 2002, of Spain published in the State Official Bulletin of Spain BOE No. 169 of July 16, 2002.

- 
- (i) Numéro de dossier 1261378
  - (ii) Montsant (Vin)
  - (iii) Région spécifique du Montsant (Espagne)
  - (iv) Wine and Vineyards Catalonian Institute, (INCAVI), 6th Quartera Square, 43730 Falset, Espagne
  - (v) Embassy of Spain, 151, rue Slater, Bureau 801, Ottawa (Ontario) K1P 5H3
  - (vi) Le nom indiqué en (ii) est reconnu et protégé comme dénomination géographique pour le vin dans le Règlement du Conseil (CEE) n° 1493/99, et en vertu de la loi espagnole 24/2003 du 10 juillet 2003 sur les vignobles et le vin. Le vin doit être produit en conformité avec la directive ministérielle APA/1814 du 3 juillet 2002 de l'Espagne publiée dans le bulletin officiel de l'État espagnol BOE n° 169 du 16 juillet 2002.

September 2, 2005

DAVID EMERSON  
*Minister of Industry*

[45-1-o]

Le 2 septembre 2005

*Le ministre de l'Industrie*  
DAVID EMERSON

[45-1-o]

## DEPARTMENT OF INTERNATIONAL TRADE

### NOTICE OF INTENT TO CONDUCT A STRATEGIC ENVIRONMENTAL ASSESSMENT OF THE CANADA-CHINA FOREIGN INVESTMENT PROTECTION AGREEMENT

The Government of Canada will be undertaking a Strategic Environmental Assessment of the negotiations for a Canada-China Foreign Investment Protection Agreement (FIPA). Comments are invited on any likely and significant environmental impacts of the negotiations on Canada.

## MINISTÈRE DU COMMERCE INTERNATIONAL

### AVIS D'INTENTION D'EFFECTUER UNE ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATÉGIQUE DE L'ACCORD SUR LA PROTECTION DES INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS CANADA-CHINE

Le gouvernement du Canada effectuera une évaluation environnementale stratégique portant sur les négociations de l'Accord sur la protection des investissements étrangers (APIE) Canada-Chine. Il sollicite des observations sur les répercussions environnementales probables et substantielles des négociations pour le Canada.

## Canada's FIPA Program

Canada-China FIPA negotiations are on the basis of the new model FIPA which was approved by Cabinet in the fall of 2003. To learn more about Canada's FIPA Program and Canada's model FIPA, you are invited to visit [www.dfait-maeci.gc.ca/tna-nac/fipa-en.asp](http://www.dfait-maeci.gc.ca/tna-nac/fipa-en.asp).

## Canada-China Foreign Investment Protection Agreement

Canada and China resumed FIPA negotiations in Beijing from September 21 to 23, 2004. A follow-up round of negotiations was held in Ottawa between May 31 and June 1, 2005. While the existence of a FIPA should be a positive and important factor in investors' decisions on whether to invest in the territory of the other party, it will be but one of many factors. The main effect of a FIPA is likely to be greater protection for international investors of one contracting party in the territory of the other. The FIPA will preserve the right of both Canada and China to regulate in the public interest.

A FIPA with China would provide greater certainty for Canadian firms with investments in China. Canadian investment in China covers a broad range of sectors including aerospace, biotechnology, education, finance, information technology, manufacturing, and natural resources.

According to Statistics Canada, the stock of Canadian direct investment in China increased to C\$647 million in 2004 from C\$6 million in 1990. A high-standard FIPA with China will help expand these levels by improving investor confidence in the country. As for inward investment, Chinese investors are increasingly interested in Canada's information and communication technology sector, followed closely by energy and biotechnology. The stock of inward foreign direct investment into Canada from China has increased to C\$220 million in 2004 from C\$54 million in 1991.

## Strategic Environmental Assessments

The Government of Canada is committed to sustainable development. Mutually supportive trade and environmental policies can contribute to this objective. To this end, the Minister of International Trade, with the support of his Cabinet colleagues, has directed trade officials to improve their understanding of, and information base on, the relationship between trade and environmental issues at the earliest stages of decision making, and to do this through an open and inclusive process. Environmental assessments of trade negotiations are critical to this work.

This process is guided by the 2001 *Framework for Conducting Environmental Assessments of Trade Negotiations* with direction from the 1999 *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan, and Program Proposals*. For the full text of the Framework, please refer to [www.dfait-maeci.gc.ca/tna-nac/env/env-ea-en.asp](http://www.dfait-maeci.gc.ca/tna-nac/env/env-ea-en.asp).

An Environmental Assessment is a systematic process of identifying and evaluating the likely and significant positive and negative environmental impacts of an initiative on Canada. Public consultations are conducted throughout the process, which generally includes the following steps in chronological order:

1. Announcement of the intent to conduct an Environmental Assessment, which is the purpose of this *Canada Gazette* notice;
2. Preparation of an Initial Environmental Assessment report that will define the scope of the more complete analysis to be carried out in the next stage;

## Programme des APIE du Canada

Les négociations de l'APIE Canada-Chine s'inspirent du nouvel APIE type qui a été approuvé par le Cabinet à l'automne 2003. Pour en savoir davantage sur le Programme des APIE du Canada et sur l'APIE type du Canada, veuillez consulter le site Web suivant : [www.dfait-maeci.gc.ca/tna-nac/fipa-fr.asp](http://www.dfait-maeci.gc.ca/tna-nac/fipa-fr.asp).

## Accord de protection des investissements étrangers Canada-Chine

À Beijing, du 21 au 23 septembre 2004, le Canada et la Chine ont repris les négociations portant sur l'APIE. Une deuxième série de négociations s'est tenue à Ottawa du 31 mai au 1<sup>er</sup> juin 2005. Bien que l'existence d'un APIE constitue un point important en faveur d'une décision d'investissement dans le territoire de l'autre partie, il demeure que l'accord n'est qu'un des nombreux facteurs à considérer. Il est probable que l'APIE aura principalement pour effet d'offrir une meilleure protection aux investisseurs internationaux d'une partie contractante dans le territoire de l'autre partie contractante. Il préservera le droit du Canada et de la Chine d'établir des règlements dans l'intérêt public.

Un APIE avec la Chine permettrait d'assurer une plus grande protection aux entreprises canadiennes ayant investi dans ce pays. L'investissement canadien en Chine couvre un large éventail de secteurs dont l'aérospatiale, la biotechnologie, l'éducation, les finances, la technologie de l'information, la fabrication et les ressources naturelles.

Selon Statistique Canada, l'investissement direct du Canada en Chine a augmenté, passant de 6 millions de dollars canadiens en 1990 à 647 millions de dollars canadiens en 2004. Un APIE rigoureux avec la Chine contribuera à accroître ces chiffres en renforçant la confiance des investisseurs dans ce pays. Quant à l'investissement étranger, les investisseurs chinois s'intéressent de plus en plus au secteur canadien des technologies de l'information et des communications, ainsi qu'aux secteurs de l'énergie et de la biotechnologie. L'investissement étranger direct de la Chine au Canada a progressé, passant de 54 millions de dollars canadiens en 1991 à 220 millions de dollars canadiens en 2004.

## Évaluations environnementales stratégiques

Le gouvernement du Canada s'est engagé à l'égard du développement durable. Des politiques commerciales et environnementales qui se renforcent mutuellement peuvent contribuer à la réalisation de cet objectif. À cette fin, le ministre du Commerce international, avec l'appui de ses collègues du Cabinet, a demandé aux représentants commerciaux d'améliorer leurs connaissances et leurs données concernant la relation entre les enjeux du commerce et ceux de l'environnement, et ce, dès les premières étapes du processus décisionnel, en favorisant un processus ouvert et inclusif. L'évaluation environnementale des négociations commerciales est essentielle à ce travail.

Ce processus s'inspire du *Cadre d'évaluation environnementale des négociations commerciales*, élaboré en 2001, avec l'aide de la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes* de 1999. Pour consulter le texte intégral du cadre, visitez le site Web à l'adresse suivante : [www.dfait-maeci.gc.ca/tna-nac/env/env-ea-fr.asp](http://www.dfait-maeci.gc.ca/tna-nac/env/env-ea-fr.asp).

Une évaluation environnementale est un processus systématique qui sert à déterminer et à évaluer les impacts environnementaux positifs et négatifs, probables et substantiels, d'une initiative donnée pour le Canada. Des consultations publiques ont lieu tout au long du processus, qui comprend généralement les mesures suivantes, en ordre chronologique :

1. Annonce de l'intention de procéder à une évaluation environnementale, ce qui est l'objet de la publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*;

3. Preparation of a Draft Environmental Assessment report that will include an in-depth analysis of the issues raised in the Initial Environmental Assessment; and
4. Preparation of a Final Environmental Assessment report that will be released after the conclusion of negotiations.

In each of the above steps, the analysis follows four stages:

- identify the economic effects in Canada of the negotiations;
- identify the likely environmental impacts in Canada of such effects;
- assess the significance of the likely environmental impacts; and
- identify enhancement/mitigation options to inform the negotiation process.

#### Environmental Assessment of the Canada-China FIPA negotiations

An Environmental Assessment Committee has been formed to undertake the analysis of the Canada-China FIPA negotiations. Coordinated by Foreign Affairs Canada and International Trade Canada, the Environmental Assessment Committee includes representatives from various federal government departments and agencies. In the preparation of the report at each stage, as appropriate, the Committee will be open to input from provincial and territorial governments, industry groups, civil society, and the public.

#### Submissions by interested parties\*

All interested parties are invited to submit by December 29, 2005, their views on the likely and significant environmental impacts on Canada resulting from the Canada-China FIPA negotiations.

#### Submissions should include

1. The contributor's name and address, and if applicable, that of his or her organization, institution or business;
2. The specific issues being addressed; and
3. The rationale for the position taken.

Please address contributions to the Consultations and Liaison Division (EBC), Environmental Assessment Consultations — Canada-China FIPA, International Trade Canada, Lester B. Pearson Building, 125 Sussex Drive, Ottawa, Ontario K1A 0G2, (613) 944-7981 (fax), consultations@international.gc.ca (email).

[45-1-o]

\* International Trade Canada is committed to respecting the privacy rights of individuals who participate in consultation-related activities. The information is being collected for the sole purpose of assisting the Government of Canada in conducting the Initial Environmental Assessment of the Canada-China FIPA negotiations. It will not be linked with other databases, nor will it be used for any secondary purpose (e.g. follow-up research/survey) without first obtaining your explicit consent. This information will be retained for seven years and stored with the program records of the Regional and Bilateral Trade Policy Division under the following class of personal information: Environmental Assessment Consultations — Canada-China FIPA. Your personal information is protected from disclosure to unauthorized persons/agencies pursuant to the provisions of the *Privacy Act*, and you should also know that third party commercial information may be subject to requests under the *Access to Information Act*. However, in these instances, no information will be released without your prior consent.

2. Préparation d'un rapport initial d'évaluation environnementale définissant la portée de l'analyse plus approfondie à effectuer à l'étape suivante;
3. Préparation d'un projet de rapport d'évaluation environnementale qui comprendra une analyse approfondie des questions soulevées dans le rapport initial d'évaluation environnementale;
4. Rédaction du rapport final d'évaluation environnementale, qui sera publié une fois les négociations terminées.

Pour chacune des mesures ci-dessus, l'analyse comprendra quatre étapes :

- déterminer l'incidence économique des négociations pour le Canada;
- déterminer les impacts environnementaux probables de cette incidence économique pour le Canada;
- évaluer l'importance des impacts environnementaux probables;
- établir les options d'amélioration et d'atténuation des impacts, en vue d'orienter le processus de négociation.

#### Évaluation environnementale portant sur les négociations de l'APIE Canada-Chine

Un comité d'évaluation environnementale a été formé pour entreprendre l'analyse des négociations sur l'APIE Canada-Chine. Coordonné par Affaires étrangères Canada et par Commerce international Canada, il comprend des représentants de divers ministères et organismes fédéraux. À chaque étape de l'élaboration du rapport, le cas échéant, le comité accueillera les observations des gouvernements provinciaux et territoriaux, des groupes industriels, de la société civile et de la population.

#### Contributions des parties prenantes\*

Toutes les parties prenantes sont invitées à présenter, d'ici le 29 décembre 2005, leurs observations relatives aux impacts environnementaux probables et substantiels, pour le Canada, des négociations concernant l'APIE Canada-Chine.

Les envois doivent comprendre :

1. Le nom et l'adresse de l'auteur et, s'il y a lieu, ceux de son organisation, institution ou entreprise;
2. Les questions précises qu'il aborde;
3. La justification de sa position.

Veuillez envoyer le tout à la Direction des consultations et de la liaison (EBC), Consultations sur l'évaluation environnementale — APIE Canada-Chine, Commerce international Canada, Édifice Lester B. Pearson, 125, promenade Sussex, Ottawa (Ontario) K1A 0G2, (613) 944-7981 (télécopieur), consultations@international.gc.ca (courriel).

[45-1-o]

\* Commerce international Canada s'est engagé à respecter les droits relatifs à la protection des renseignements personnels des particuliers qui participent à des activités liées aux consultations. Les renseignements sont recueillis dans le seul but d'aider le gouvernement du Canada à effectuer l'évaluation environnementale initiale des négociations concernant l'APIE entre le Canada et la Chine. Ils ne seront pas liés à d'autres bases de données ni utilisés à d'autres fins (par exemple, sondage/recherche de suivi) sans votre consentement explicite préalable. Les renseignements seront conservés pendant sept ans et stockés dans les dossiers de programme de la Direction de la politique commerciale régionale et bilatérale, sous la rubrique suivante : Consultations sur l'évaluation environnementale — APIE Canada-Chine. Conformément aux dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, vos renseignements personnels sont protégés contre la divulgation à des personnes ou à des agences non autorisées. Sachez également que les renseignements commerciaux relatifs aux tierces parties peuvent être assujettis à des demandes d'accès en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. Cependant, dans de pareils cas, aucun renseignement ne sera diffusé sans votre consentement préalable.

**DEPARTMENT OF INTERNATIONAL TRADE****NOTICE OF INTENT TO CONDUCT A STRATEGIC ENVIRONMENTAL ASSESSMENT OF THE CANADA-INDIA FOREIGN INVESTMENT PROTECTION AGREEMENT**

The Government of Canada will undertake a Strategic Environmental Assessment (EA) of the negotiations for a Canada-India Foreign Investment Protection Agreement (FIPA). Comments are invited on any likely and significant environmental impacts of the negotiations on Canada.

**Canada's FIPA Program**

Canada-India FIPA negotiations are conducted on the basis of the new model FIPA approved by Cabinet in the fall of 2003. To learn more about Canada's FIPA Program and Canada's model FIPA, you are invited to visit [www.dfait-maeci.gc.ca/tna-nac/fipa-en.asp](http://www.dfait-maeci.gc.ca/tna-nac/fipa-en.asp).

**Canada-India Foreign Investment Protection Agreement**

Negotiations for a Canada-India FIPA were re-launched in September 2004. Four negotiating sessions have since been held, with the most recent the fourth week of September 2005 in New Delhi. While the existence of a FIPA should be a positive and important factor in investors' decisions on whether to invest in the territory of the other party, it will be but one of many factors. The main effect of a FIPA is likely to be greater protection for international investors of one contracting party in the territory of the other. The FIPA will preserve the right of both Canada and India to regulate in the public interest.

A FIPA with India would provide greater certainty for Canadian firms with investments in India. Existing Canadian investment is primarily in three sectors—financial services, electrical power, and information technologies.

According to Statistics Canada, Canadian investment in India increased to \$251 million in 2004 from \$184 million in 2003. A high-standard FIPA will help continue to achieve this potential by improving investor confidence in the country. As for inward investment, Indian investors are increasingly interested in Canada as an investment destination. There has been a rapid increase in Indian investment in Canada, mostly in the areas of software development and life sciences. India foreign direct investment in Canada increased from C\$18 million in 1999 to C\$33 million in 2002 and to C\$62 million in 2003.

**Strategic Environmental Assessments**

The Government of Canada is committed to sustainable development. Mutually supportive trade and environmental policies can contribute to this objective. To this end, the Minister of International Trade, with the support of his Cabinet colleagues, has directed trade officials to improve their understanding of, and information based on, the relationship between trade and environmental issues at the earliest stages of decision making, and to do this through an open and inclusive process. Environmental assessments of trade negotiations are critical to this work.

This process is guided by the 2001 *Framework for Conducting Environmental Assessments of Trade Negotiations* and with direction from the 2004 *Cabinet Directive on the Environmental*

**MINISTÈRE DU COMMERCE INTERNATIONAL****AVIS D'INTENTION D'EFFECTUER UNE ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE STRATÉGIQUE DE L'ACCORD SUR LA PROTECTION DES INVESTISSEMENTS ÉTRANGERS CANADA-INDE**

Le gouvernement du Canada effectuera une évaluation environnementale stratégique portant sur les négociations de l'Accord sur la protection des investissements étrangers (APIE) Canada-Inde. Il sollicite des observations sur les répercussions environnementales probables et substantielles des négociations pour le Canada.

**Programme des APIE du Canada**

Les négociations de l'APIE Canada-Inde s'inspirent du nouvel APIE type qui a été approuvé par le Cabinet à l'automne 2003. Pour en savoir davantage sur le Programme des APIE du Canada et l'APIE type du Canada, veuillez consulter le site Web suivant : [www.dfait-maeci.gc.ca/tna-nac/fipa-fr.asp](http://www.dfait-maeci.gc.ca/tna-nac/fipa-fr.asp).

**Accord de protection des investissements étrangers Canada-Inde**

Les négociations portant sur un APIE Canada-Inde ont repris en septembre 2004. Quatre séries de négociations ont été tenues depuis, la plus récente ayant eu lieu la quatrième semaine de septembre 2005 à New Delhi. Bien que l'existence d'un APIE constitue un point important en faveur d'une décision d'investissement dans le territoire de l'autre partie, il demeure que l'accord n'est qu'un des nombreux facteurs à considérer. Il est probable que l'APIE aura principalement pour effet d'offrir une meilleure protection aux investisseurs internationaux d'une partie contractante dans le territoire de l'autre partie contractante. Il préservera le droit du Canada et de l'Inde d'établir des règlements dans l'intérêt public.

Un APIE avec l'Inde permettrait d'assurer une plus grande protection aux entreprises canadiennes ayant investi dans ce pays. Actuellement, l'investissement canadien se concentre dans trois secteurs : les services financiers, l'énergie électrique et les technologies de l'information.

Selon Statistique Canada, l'investissement canadien en Inde a augmenté, passant de 184 millions de dollars en 2003 à 251 millions de dollars en 2004. Un APIE rigoureux avec l'Inde contribuera à maintenir cette tendance en raffermissant la confiance des investisseurs dans ce pays. Quant à l'investissement étranger, les investisseurs indiens s'intéressent de plus en plus au Canada comme destination de l'investissement. L'investissement indien au Canada a progressé de façon marquée, surtout dans les domaines de la conception de logiciels et des sciences de la vie. L'investissement étranger direct indien au Canada a crû, passant de 18 millions de dollars canadiens en 1999 à 33 millions de dollars canadiens en 2002 et à 62 millions de dollars canadiens en 2003.

**Évaluations environnementales stratégiques**

Le gouvernement du Canada s'est engagé à l'égard du développement durable. Des politiques commerciales et environnementales qui se renforcent mutuellement peuvent contribuer à la réalisation de cet objectif. À cette fin, le ministre du Commerce international, avec l'appui de ses collègues du Cabinet, a demandé aux représentants commerciaux d'améliorer leurs connaissances et leurs données concernant la relation entre les enjeux du commerce et ceux de l'environnement, et ce, dès les premières étapes du processus décisionnel, en favorisant un processus ouvert et inclusif. L'évaluation environnementale des négociations commerciales est essentielle à ce travail.

Ce processus s'inspire du *Cadre d'évaluation environnementale des négociations commerciales*, élaboré en 2001, avec l'aide de la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des*

*Assessment of Policy, Plan, and Program Proposals.* For the full text of the Framework, please refer to [www.dfait-maeci.gc.ca/tna-nac/env/env-ea-en.asp](http://www.dfait-maeci.gc.ca/tna-nac/env/env-ea-en.asp).

Three phases of increasing detailed assessment are undertaken as negotiations progress: the Initial, Draft, and Final EA. This provides a means to integrate environmental concerns into the negotiating process. A consistent analytical methodology is applied during each phase, which requires

- identification of the economic effects in Canada of the negotiations;
- identification of the likely environmental impacts in Canada of such effects;
- assessment of the significance of the likely environmental impacts; and
- identification of enhancement/mitigation options.

There is a strong commitment to communications and consultations throughout each EA of a negotiation. This generally includes the following steps in chronological order:

1. Announcement of the intent to conduct an EA, which is the purpose of this *Canada Gazette* notice;
2. Preparation of an Initial EA report that will define the scope of the more complete analysis to be carried out in the next stage;
3. Preparation of a Draft EA report that will include an in-depth analysis of the issues raised in the Initial EA and any new issues raised during the negotiations; and
4. Preparation of a Final EA report that will be released after the conclusion of negotiations.

#### Environmental Assessment of the Canada-India FIPA negotiations

An EA Committee has been formed to undertake the analysis of the Canada-India FIPA negotiations. Coordinated by International Trade Canada and Foreign Affairs Canada, the EA Committee includes representatives from various federal government departments and agencies. The Committee will be open to input from provincial and territorial governments, non-governmental advisors representing business, civil society and academia, and the public as appropriate during the preparation of the EA reports.

#### Submissions by interested parties\*

All interested parties are invited to submit by December 29, 2005, their views on the likely and significant environmental

*projets de politiques, de plans et de programmes* de 2004. Pour en consulter le texte intégral, visitez le site Web à l'adresse suivante : [www.dfait-maeci.gc.ca/tna-nac/env/env-ea-fr.asp](http://www.dfait-maeci.gc.ca/tna-nac/env/env-ea-fr.asp).

Trois étapes d'évaluation progressivement plus détaillées sont menées à mesure que les négociations avancent : l'évaluation environnementale initiale, le projet d'évaluation environnementale et l'évaluation environnementale finale. Cet exercice permet d'intégrer la dimension environnementale au processus de négociation. Une méthode analytique uniforme qui comporte les mesures suivantes est appliquée à chaque étape :

- La détermination de l'incidence économique des négociations pour le Canada;
- La détermination des impacts environnementaux probables de cette incidence économique pour le Canada;
- L'évaluation de l'importance des impacts environnementaux probables;
- L'établissement des options d'amélioration et d'atténuation des impacts, en vue d'orienter le processus de négociation.

Une grande importance est accordée aux communications et aux consultations tout au long de chaque évaluation environnementale dans une négociation. Ces communications et ces consultations comprennent en général les mesures suivantes, en ordre chronologique :

1. Annonce de l'intention de procéder à une évaluation environnementale, ce qui est l'objet de la publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*;
2. Préparation d'un rapport initial d'évaluation environnementale définissant la portée de l'analyse plus approfondie à effectuer à l'étape suivante;
3. Préparation d'un projet de rapport d'évaluation environnementale qui comprendra une analyse approfondie des questions soulevées dans le rapport initial d'évaluation environnementale et de tout nouveau point soulevé au cours des négociations;
4. Rédaction du rapport final d'évaluation environnementale qui sera publié une fois les négociations terminées.

#### Évaluation environnementale portant sur les négociations de l'APIE Canada-Inde

Un comité d'évaluation environnementale a été formé pour entreprendre l'analyse des négociations concernant l'APIE Canada-Inde. Coordonné par Commerce international Canada et Affaires étrangères Canada, il comprend des représentants de divers ministères et organismes fédéraux. À chaque étape de la préparation des rapports d'évaluation environnementale, le cas échéant, le comité accueillera les observations des gouvernements provinciaux et territoriaux, des conseillers non gouvernementaux qui représentent les entreprises, la société civile et le milieu universitaire et de la population.

#### Contributions des parties prenantes\*

Toutes les parties prenantes sont invitées à présenter, d'ici le 29 décembre 2005, leurs observations relatives aux impacts

\* International Trade Canada is committed to respecting the privacy rights of individuals who participate in consultation-related activities. The information is being collected for the sole purpose of assisting the Government of Canada in conducting the Initial Environmental Assessment of the Canada-India FIPA negotiations. It will not be linked with other databases, nor will it be used for any secondary purpose (e.g. follow-up research/survey) without first obtaining your explicit consent. This information will be retained for seven years and stored with the program records of the Investment Trade Policy Division under the following class of personal information: Environmental Assessment Consultations — Canada-India FIPA. Your personal information is protected from disclosure to unauthorized persons/agencies pursuant to the provisions of the *Privacy Act*, and you should also know that third party commercial information may be subject to requests under the *Access to Information Act*. However, in these instances, no information will be released without your prior consent.

\* Commerce international Canada s'est engagé à respecter les droits relatifs à la protection des renseignements personnels des particuliers qui participent à des activités liées aux consultations. Les renseignements sont recueillis dans le seul but d'aider le gouvernement du Canada à effectuer l'évaluation environnementale initiale des négociations concernant l'APIE entre le Canada et l'Inde. Ils ne seront pas liés à d'autres bases de données ni utilisés à d'autres fins (par exemple, sondage/recherche de suivi) sans votre consentement explicite préalable. Les renseignements seront conservés pendant sept ans et stockés dans les dossiers de programme de la Direction de la politique commerciale sur l'investissement, sous la rubrique suivante : Consultations sur l'évaluation environnementale — APIE Canada-Inde. Conformément aux dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, vos renseignements personnels sont protégés contre la divulgation à des personnes ou à des agences non autorisées. Sachez également que les renseignements commerciaux relatifs aux tierces parties peuvent être assujettis à des demandes d'accès en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information*. Cependant, dans de pareils cas, aucun renseignement ne sera diffusé sans votre consentement préalable.

impacts on Canada resulting from the Canada-India FIPA negotiations.

Submissions should include the following

1. The contributor's name and address, and if applicable, that of his or her organization, institution or business;
2. The specific issues being addressed; and
3. The rationale for the position taken.

Please address contributions to Consultations and Liaison Division (EBC), Environmental Assessment Consultations — Canada-India FIPA, International Trade Canada, Lester B. Pearson Building, 125 Sussex Drive, Ottawa, Ontario K1A 0G2, (613) 944-7981 (fax), consultations@international.gc.ca (email).

[45-1-o]

## NOTICE OF VACANCY

### CANADIAN TRANSPORTATION ACCIDENT INVESTIGATION AND SAFETY BOARD

*Chairperson (full-time position)*

The Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board (also known as the Transportation Safety Board of Canada) is an independent federal agency established by the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act*. The mandate of the Transportation Safety Board of Canada is to advance transportation safety by investigating selected transportation occurrences associated with the operation of an aircraft, ship, railway rolling stock or pipeline, in order to make findings as to causes and contributing factors; identifying safety deficiencies; making recommendations to eliminate or reduce such deficiencies; and reporting publicly its investigations and findings. The Board consists of five members, including the Chairperson.

The Chairperson is the Chief Executive Officer of the Transportation Safety Board of Canada and is accountable for the management of the organization and the achievement of its mandate.

Location: National Capital Region

The successful candidate will hold a degree from a recognized university or an acceptable combination of education, training and previous experience. A proven track record of success as a manager at the senior executive level in government and/or industry is required. Experience in the aviation, rail, marine or commodity pipeline transportation field is desirable. Experience in relation to the conduct of independent investigations or inquiries is an asset.

Knowledge of the transportation sector, particularly in Canada, and of factors affecting current safety concerns within the sector, along with a good grasp of the mandate, legislation and regulations pertaining to the Transportation Safety Board of Canada, is required. In addition, the successful candidate will demonstrate knowledge of the governance principles of an agency such as the Transportation Safety Board of Canada.

The successful candidate will have the ability and motivation to lead and manage a busy investigative agency as well as a solid ability to build and sustain effective relationships both internal to

environnementaux probables et substantiels, pour le Canada, des négociations concernant l'APIE Canada-Inde.

Les envois doivent comprendre :

1. Le nom et l'adresse de l'auteur et, s'il y a lieu, ceux de son organisation, institution ou entreprise;
2. Les questions précises qu'il aborde;
3. La justification de sa position.

Veuillez envoyer le tout à la Direction des consultations et de la liaison (EBC), Consultations sur l'évaluation environnementale — APIE Canada-Inde, Commerce international Canada, Édifice Lester B. Pearson, 125, promenade Sussex, Ottawa (Ontario) K1A 0G2, (613) 944-7981 (télécopieur), consultations@international.gc.ca (courriel).

[45-1-o]

## AVIS DE POSTE VACANT

### BUREAU CANADIEN D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS DE TRANSPORT ET DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS

*Président du conseil ou présidente du conseil (poste à temps plein)*

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (aussi connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada) est un organisme fédéral indépendant créé en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a pour mission de promouvoir la sécurité des transports en procédant à des enquêtes sur certains événements de transport mettant en cause des aéronefs, des navires, du matériel roulant de chemin de fer ou des pipelines, afin d'en dégager les causes et les facteurs contributifs; en découvrant les lacunes en matière de sécurité; en faisant des recommandations sur les moyens d'éliminer ou de réduire ces lacunes; en publiant des rapports rendant compte de ses enquêtes et de ses conclusions. Le Bureau compte cinq membres, dont le président ou la présidente.

La personne qui assure la présidence est la première dirigeante du Bureau de la sécurité des transports du Canada et est responsable de la gestion du Bureau et de l'accomplissement de sa mission.

Lieu : Région de la capitale nationale

La personne recherchée doit être titulaire d'un diplôme d'une université reconnue ou posséder une combinaison acceptable d'études, de formation et d'expérience professionnelle antérieure. Elle doit avoir fait ses preuves comme cadre supérieur au sein du gouvernement ou d'une entreprise. Il serait aussi souhaitable qu'elle ait de l'expérience dans le transport aéronautique, ferroviaire, maritime ou de denrées par pipeline. De l'expérience reliée à la conduite d'une enquête indépendante serait considérée comme un atout.

La personne doit posséder une bonne connaissance du secteur des transports, en particulier au Canada, et des facteurs liés aux problèmes de sécurité que connaît ce secteur. Elle doit également avoir une bonne connaissance du mandat du Bureau de la sécurité des transports du Canada et des lois et des règlements qui relèvent de sa compétence. La personne choisie doit de plus démontrer qu'elle connaît les principes de gouvernance d'un organisme comme le Bureau de la sécurité des transports du Canada.

La personne choisie doit avoir la capacité et la motivation nécessaires pour diriger et gérer un bureau d'enquête très occupé et doit être dotée d'une forte capacité à créer et à entretenir des relations

an organization and with stakeholders. An ability to lead consensus building among individuals of varied backgrounds and levels of experience on issues of a high technical nature is necessary. An ability to review, analyze, and communicate complex technical information in a confident and credible manner is also important. The qualified candidate will bring high ethical standards to the position.

Proficiency in both official languages is preferred. The government is committed to ensuring that its appointments are representative of Canada's regions and official languages, as well as of women, Aboriginal peoples, disabled persons and visible minorities.

The selected candidate must be prepared to relocate to the National Capital Region or to a location within commuting distance and to travel occasionally within Canada and internationally.

A member shall not, directly or indirectly, as owner, shareholder, director, officer, partner or otherwise, be engaged in a transportation undertaking or business (air, marine, rail or commodity pipeline transportation) or have an interest in a transportation undertaking or business or an interest in the manufacture or distribution of transportation plant or equipment, except where the distribution is merely incidental to the general merchandising of goods.

The selected candidate will be subject to the *Conflict of Interest and Post-Employment Code for Public Office Holders*. Before or upon assuming official duties and responsibilities, public office holders appointed on a full-time basis must sign a document certifying that, as a condition of holding office, they will observe the Code. They must also submit to the Office of the Ethics Commissioner, within 60 days of appointment, a Confidential Report in which they disclose all of their assets, liabilities and outside activities. To obtain copies of the Code and of the Confidential Report, visit the Office of the Ethics Commissioner's Web site at [www.parl.gc.ca/oec-bce/site/pages/ethics-e.htm](http://www.parl.gc.ca/oec-bce/site/pages/ethics-e.htm).

This notice has been placed in the *Canada Gazette* to assist the Governor in Council in identifying qualified candidates for this position. It is not, however, intended to be the sole means of recruitment. Applications forwarded through the Internet will not be considered for reasons of confidentiality.

Additional information is available on request or by visiting the Transportation Safety Board of Canada's Web site at [www.tsb.gc.ca](http://www.tsb.gc.ca).

Interested candidates should forward their curriculum vitae by November 25, 2005, in strict confidence, to the Director of Appointments (Parliamentary Affairs and Appointments), Prime Minister's Office, Langevin Block, 80 Wellington Street, Ottawa, Ontario K1A 0A2, (613) 957-5743 (fax).

Only those candidates selected for an interview will be contacted.

Bilingual notices of vacancies will be produced in alternative format (audio cassette, diskette, braille, large print, etc.) upon request. For further information, please contact Canadian Government Publishing, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5, (613) 941-5995 or 1-800-635-7943.

efficaces tant au sein d'une organisation qu'avec d'autres intervenants. La personne doit être capable d'amener des personnes de divers milieux, dont l'expérience varie, à arriver à un consensus sur des questions hautement techniques. Il serait aussi important qu'elle soit en mesure d'examiner, d'analyser et de communiquer de l'information complexe et d'ordre technique avec assurance et crédibilité. La personne choisie appliquera des normes d'éthique rigoureuses dans l'exercice de ses fonctions.

La connaissance des deux langues officielles est préférée. Le gouvernement est déterminé à faire en sorte que ses nominations soient représentatives des régions du Canada et de ses langues officielles, ainsi que des femmes, des peuples autochtones, des personnes handicapées et des minorités visibles.

La personne choisie doit être disposée à déménager dans la région de la capitale nationale ou à proximité du lieu de travail, et être prête à voyager à l'occasion au Canada et à l'étranger.

Un membre ne peut, directement ou indirectement, à quelque titre que ce soit, s'occuper d'une entreprise ou d'une exploitation de transport aérien, maritime, ferroviaire ou par pipeline, ou avoir des intérêts dans une telle entreprise ou exploitation ou dans la fabrication ou la distribution de matériel de l'un ou l'autre de ces types de transport, sauf si la distribution n'a qu'un caractère secondaire par rapport à l'ensemble des activités de commercialisation des marchandises.

La personne sélectionnée sera assujettie au *Code régissant la conduite des titulaires de charge publique en ce qui concerne les conflits d'intérêts et l'après-mandat*. Avant ou au moment d'assumer leurs fonctions officielles, les titulaires de charge publique nommés à temps plein doivent signer un document attestant que, comme condition d'emploi, ils s'engagent à observer ce code. Ils doivent aussi soumettre au Bureau du commissaire à l'éthique, dans les 60 jours qui suivent la date de leur nomination, un rapport confidentiel dans lequel ils déclarent leurs biens et exigences ainsi que leurs activités extérieures. Afin d'obtenir un exemplaire du Code et du rapport confidentiel, veuillez visiter le site Web du Bureau du commissaire à l'éthique à l'adresse suivante : [www.parl.gc.ca/oec-bce/site/pages/ethics-f.htm](http://www.parl.gc.ca/oec-bce/site/pages/ethics-f.htm).

Cette annonce paraît dans la *Gazette du Canada* afin de permettre au gouverneur en conseil de trouver des personnes qualifiées pour ce poste. Cependant, le recrutement ne se limite pas à cette seule façon de procéder. Les demandes acheminées par Internet ne seront pas considérées pour des raisons de confidentialité.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les activités du Bureau de la sécurité des transports du Canada, consultez son site Web à l'adresse suivante : [www.bst.gc.ca](http://www.bst.gc.ca).

Veuillez faire parvenir votre curriculum vitae d'ici le 25 novembre 2005, sous pli confidentiel, à la Directrice des nominations (Affaires parlementaires et nominations), Cabinet du Premier ministre, Édifice Langevin, 80, rue Wellington, Ottawa (Ontario) K1A 0A2, (613) 957-5743 (télécopieur).

Seuls les candidats invités à passer une entrevue seront contactés.

Les avis de postes vacants sont disponibles dans les deux langues officielles en média substitut (audio-cassette, disquette, braille, imprimé à gros caractères, etc.) et ce, sur demande. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec les Éditions du gouvernement du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5, (613) 941-5995 ou 1 800 635-7943.

**DEPARTMENT OF TRANSPORT**

## CANADA MARINE ACT

*Fraser River Port Authority — Supplementary letters patent*

## BY THE MINISTER OF TRANSPORT

**WHEREAS** Letters Patent were issued by the Minister of Transport for the Fraser River Port Authority (the “Authority”), under the authority of the *Canada Marine Act*, effective May 1, 1999;

**WHEREAS** the Authority acquired the real property described in Annex A hereto;

**WHEREAS** Schedule C of the Letters Patent describes the real property, other than federal real property, held or occupied by the Authority;

**WHEREAS** the Board of Directors of the Authority has requested the Minister of Transport to issue Supplementary Letters Patent to add to Schedule C of the Letters Patent the real property described in Annex A hereto;

**NOW THEREFORE**, under the authority of section 9 of the *Canada Marine Act*, the Letters Patent of the Authority are amended by adding to Schedule C of the Letters Patent the real property described in Annex A hereto.

These Supplementary Letters Patent are to be effective on the date of signature.

Issued under my hand this 23rd day of October, 2005.

\_\_\_\_\_  
The Honourable Jean-C. Lapierre, P.C., M.P.  
Minister of Transport

Annex A

<u>NUMBER</u>	<u>DESCRIPTION</u>
012-961-078	Parcel “P” (Ref. Plan 8905), District Lot 24, Group 2, New Westminster District.

[45-1-o]

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS**

## LOI MARITIME DU CANADA

*Administration portuaire du fleuve Fraser — Lettres patentes supplémentaires*

## PAR LE MINISTRE DES TRANSPORTS

**ATTENDU QUE** des Lettres patentes ont été délivrées par le ministre des Transports à l’Administration portuaire du fleuve Fraser (« Administration ») en vertu des pouvoirs prévus dans la *Loi maritime du Canada*, prenant effet le 1<sup>er</sup> mai 1999;

**ATTENDU QUE** l’Administration a acquis l’immeuble décrit à l’annexe A ci-après;

**ATTENDU QUE** l’Annexe C des Lettres patentes décrit les immeubles, autres que les immeubles fédéraux, que l’Administration détient ou occupe;

**ATTENDU QUE** le conseil d’administration de l’Administration a demandé au ministre des Transports de délivrer des Lettres patentes supplémentaires pour ajouter à l’Annexe C des Lettres patentes l’immeuble décrit à l’annexe A ci-après;

**À CES CAUSES**, en vertu de l’article 9 de la *Loi maritime du Canada*, les Lettres patentes de l’Administration sont modifiées par l’ajout à l’Annexe C des Lettres patentes de l’immeuble décrit à l’annexe A ci-après.

Ces Lettres patentes supplémentaires entreront en vigueur à leur date de signature.

Délivrées sous mon seing et en vigueur ce 23<sup>e</sup> jour d’octobre 2005.

\_\_\_\_\_  
L’honorable Jean-C. Lapierre, C.P., député  
Ministre des Transports

Annexe A

<u>NUMÉRO</u>	<u>DESCRIPTION</u>
012-961-078	Parcelle « P » (Plan de renvois 8905), lot de district 24, groupe 2, district de New Westminster.

[45-1-o]

---

**PARLIAMENT**

**HOUSE OF COMMONS**

First Session, Thirty-Eighth Parliament

**PRIVATE BILLS**

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on October 2, 2004.

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

AUDREY O'BRIEN  
*Clerk of the House of Commons*

**PARLEMENT**

**CHAMBRE DES COMMUNES**

Première session, trente-huitième 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 2 octobre 2004.

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.

*La greffière de la Chambre des communes*  
AUDREY O'BRIEN

---

**COMMISSIONS****CANADA CUSTOMS AND REVENUE AGENCY****INCOME TAX ACT***Revocation of registration of charities*

The following notice of proposed revocation was sent to the charities listed below because they have not met the filing requirements of the *Income Tax Act*:

“Notice is hereby given, pursuant to paragraph 168(1)(c) 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)(b) 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
103464913RR0001	MAISON RAYON DE SOLEIL, SEPT-ÎLES (QUÉ.)
108228073RR0001	YOUTH AGAINST SUBSTANCE ABUSE (CANADA) INC., KITCHENER, ONT.
119052058RR0001	THE NATIVE CLAN ORGANIZATION INC., WINNIPEG, MAN.
124109224RR0001	DEVELOPMENT EDUCATION CENTRE INCORPORATED, TORONTO, ONT.
125593657RR0079	AIR CADET LEAGUE OF CANADA 822 (TUTOR) SQUADRON, BRESLAU, ONT.
854847332RR0001	KLONDIKE TRAIL SEARCH AND RESCUE ASSOCIATION, BARRHEAD, ALTA.
865250104RR0001	COMPUTERS FOR EDUCATION IN ONTARIO CHARITY INC., OAKVILLE, ONT.
886345198RR0001	THE NORTH BATTLEFORD CO-OPERATIVE NURSERY SCHOOL LIMITED, BATTLEFORD, SASK.
891062192RR0002	L'ASSOCIATION DES SCOUTS DU CANADA FÉDÉRATION DE L'ONTARIO DISTRICT D'ALEXANDRIA-CORNWALL, PLANTAGENET (ONT.)
891176612RR0001	GROUPE SCOUT DE SAINTE-JULIE (DISTRICT DE SAINT-JEAN) INC., SAINTE-JULIE (QUÉ.)
891260846RR0001	THE ROTARY CLUB OF COLBORNE CHARITABLE TRUST, COLBORNE, ONT.
891632663RR0001	THE GRINNING DRAGON THEATRE COMPANY SOCIETY, VANCOUVER, B.C.
892379165RR0001	INTERNATIONAL HEALTH PROGRAMME, TORONTO, ONT.
893496372RR0001	ALBERTA ASSOCIATIONS FOR BRIGHT CHILDREN, EDMONTON, ALTA.
894968486RR0001	THE TIGER FOUNDATION, VANCOUVER, B.C.

ELIZABETH TROMP  
*Director General  
Charities Directorate*

[45-1-o]

*Le directeur général  
Direction des organismes de bienfaisance*  
ELIZABETH TROMP

[45-1-o]

**CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL****INQUIRY***Electrical and electronics*

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2005-032) from L-3 Communications Electronic Systems Inc. (L-3), of Toronto, Ontario, concerning a procurement (Solicitation No. W8485-05TQ22/A) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC) on behalf of the Department of National Defence. The solicitation is for the provision of hardware maintenance and support for air simulators and trainers. 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 incorrectly declared L-3's bid late.

Further information may be obtained from the Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre,

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

L'avis d'intention de révocation suivant a été envoyé aux organismes de bienfaisance indiqués ci-après parce qu'ils n'ont pas présenté leurs déclarations tel qu'il est requis en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* :

« Avis est donné par les présentes que, conformément à l'alinéa 168(1)c) 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)b) de cette loi et que la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

**TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR****ENQUÊTE***Produits électriques et électroniques*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n° PR-2005-032) déposée par L-3 Communications Electronic Systems Inc. (L-3), de Toronto (Ontario), concernant un marché (invitation n° W8485-05TQ22/A) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC) au nom du ministère de la Défense nationale. L'invitation porte sur la prestation de services d'entretien du matériel et de soutien en ce qui a trait aux appareils de simulation de vol et d'entraînement aérien. 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 déclaré que la soumission de L-3 était en retard.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard

15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, (613) 993-3595 (telephone), (613) 990-2439 (fax).

Ottawa, October 28, 2005

HÉLÈNE NADEAU  
*Secretary*

[45-1-o]

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 28 octobre 2005

*Le secrétaire*  
HÉLÈNE NADEAU

[45-1-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 206, 1 Promenade du Portage, Gatineau, Quebec K1A 0N2, (819) 997-2429 (telephone), 994-0423 (TDD), (819) 994-0218 (fax);
- Metropolitan Place, Suite 1410, 99 Wyse Road, Dartmouth, Nova Scotia B3A 4S5, (902) 426-7997 (telephone), 426-6997 (TDD), (902) 426-2721 (fax);
- Kensington Building, Suite 1810, 275 Portage Avenue, Winnipeg, Manitoba R3B 2B3, (204) 983-6306 (telephone), 983-8274 (TDD), (204) 983-6317 (fax);
- 530-580 Hornby Street, Vancouver, British Columbia V6C 3B6, (604) 666-2111 (telephone), 666-0778 (TDD), (604) 666-8322 (fax);
- CRTC Documentation Centre, 205 Viger Avenue W, Suite 504, Montréal, Quebec H2Z 1G2, (514) 283-6607 (telephone), 283-8316 (TDD), (514) 283-3689 (fax);
- CRTC Documentation Centre, 55 St. Clair Avenue E, Suite 624, Toronto, Ontario M4T 1M2, (416) 952-9096 (telephone), (416) 954-6343 (fax);
- CRTC Documentation Centre, Cornwall Professional Building, Room 103, 2125 11th Avenue, Regina, Saskatchewan S4P 3X3, (306) 780-3422 (telephone), (306) 780-3319 (fax);
- CRTC Documentation Centre, 10405 Jasper Avenue, Suite 520, Edmonton, Alberta T5J 3N4, (780) 495-3224 (telephone), (780) 495-3214 (fax).

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*

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### DECISIONS

The complete texts of the decisions summarized below are available from the offices of the CRTC.

## 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'ouverture aux bureaux suivants du Conseil :

- Édifice central, Les Terrasses de la Chaudière, Pièce 206, 1, promenade du Portage, Gatineau (Québec) K1A 0N2, (819) 997-2429 (téléphone), 994-0423 (ATS), (819) 994-0218 (télécopieur);
- Place Metropolitan, Bureau 1410, 99, chemin Wyse, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B3A 4S5, (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 CRTC, 205, avenue Viger Ouest, Bureau 504, Montréal (Québec) H2Z 1G2, (514) 283-6607 (téléphone), 283-8316 (ATS), (514) 283-3689 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, 55, avenue St. Clair Est, Bureau 624, Toronto (Ontario) M4T 1M2, (416) 952-9096 (téléphone), (416) 954-6343 (télécopieur);
- Centre de documentation du CRTC, 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 CRTC, 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*

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### DÉCISIONS

On peut se procurer le texte complet des décisions résumées ci-après en s'adressant au CRTC.

2005-529	October 25, 2005	2005-529	Le 25 octobre 2005
Bell Canada Toronto, Hamilton/Niagara, Oshawa, Kitchener, London, Windsor, Ottawa and surrounding area at each location in Ontario; and Montréal, Gatineau, Sherbrooke, Québec and surrounding area at each location in Quebec		Bell Canada Toronto, Hamilton/Niagara, Oshawa, Kitchener, London, Windsor, Ottawa et leurs environs (Ontario); Montréal, Gatineau, Sherbrooke, Québec et leurs environs (Québec)	
Approved — Addition of a condition of licence that would allow it to insert certain promotional material as a substitute for the local availabilities of non-Canadian satellite services.		Approuvé — Ajout d'une condition de licence permettant d'insérer du matériel promotionnel comme substitut aux disponibilités locales de services par satellite non canadiens.	
2005-530	October 26, 2005	2005-530	Le 26 octobre 2005
CanWest MediaWorks Inc. Montréal, Quebec		CanWest MediaWorks Inc. Montréal (Québec)	
Denied — Amendment of a condition of licence to reduce from 75 percent to 50 percent the minimum percentage of ethnic programming that must be broadcast between 8 p.m. and 10 p.m. on CJNT-TV.		Refusé — Modification d'une condition de licence visant à réduire de 75 p. 100 à 50 p. 100 le pourcentage minimal de programmation à caractère ethnique à diffuser entre 20 h et 22 h sur les ondes de CJNT-TV.	
Denied — Deletion of a condition of licence that requires CJNT-TV to devote specific percentages of non-ethnic programming to English- and French-language programming.		Refusé — Proposition visant à supprimer la condition de licence selon laquelle CJNT-TV doit consacrer des pourcentages précis de sa programmation à caractère non ethnique à des émissions de langue anglaise et de langue française.	
Approved — Deletion of annual requirements for CJNT-TV to serve a minimum number of ethnic groups in a minimum number of languages while maintaining similar requirements that must be met monthly.		Approuvé — Proposition visant à supprimer l'obligation de CJNT-TV de desservir annuellement un nombre minimal de groupes ethniques dans un nombre minimal de langues, tout en maintenant ces mêmes obligations sur une base mensuelle.	
2005-531	October 27, 2005	2005-531	Le 27 octobre 2005
Vidéotron ltée, on behalf of itself and its subsidiary Videotron (Regional) Ltd. Québec, Saint-Joachim and Sainte-Pétronille, Quebec		Vidéotron ltée, en son nom et au nom de sa filiale Vidéotron (Régional) ltée Québec, Saint-Joachim et Sainte-Pétronille (Québec)	
Approved — Application for relief from section 25(a) of the <i>Broadcasting Distribution Regulations</i> .		Approuvé — Demande d'exemption de l'article 25a) du <i>Règlement sur la distribution de radiodiffusion</i> .	
2005-532	October 27, 2005	2005-532	Le 27 octobre 2005
Canadian Broadcasting Corporation Moncton, New Brunswick		Société Radio-Canada Moncton (Nouveau-Brunswick)	
Approved — Technical change for the radio programming undertaking CBAF-FM Moncton, as noted in the decision.		Approuvé — Modification technique de l'entreprise de programmation de radio CBAF-FM Moncton, telle qu'elle est indiquée dans la décision.	
2005-533	October 27, 2005	2005-533	Le 27 octobre 2005
Cariboo Central Interior Radio Inc. Prince George, British Columbia		Cariboo Central Interior Radio Inc. Prince George (Colombie-Britannique)	
The Commission revokes the broadcasting licence issued to Cariboo Central Interior Inc. for CJCI Prince George.		Le Conseil révoque la licence de radiodiffusion attribuée à Cariboo Central Interior Radio Inc. à l'égard de CJCI Prince George.	
2005-534	October 27, 2005	2005-534	Le 27 octobre 2005
VDN Cable Inc. Montréal, Quebec		Câble VDN inc. Montréal (Québec)	
The Commission revokes the broadcasting licence issued to VDN Cable Inc. for the cable distribution undertaking authorized to serve Montréal.		Le Conseil révoque la licence de radiodiffusion attribuée à Câble VDN inc. à l'égard de l'entreprise de distribution par câble autorisée à desservir Montréal.	
2005-535	October 27, 2005	2005-535	Le 27 octobre 2005
Rogers Broadcasting Limited North Bay, Ontario		Rogers Broadcasting Limited North Bay (Ontario)	
Approved — Technical change for the radio programming undertaking CHUR-FM North Bay, as noted in the decision.		Approuvé — Modification technique de l'entreprise de programmation de radio CHUR-FM North Bay, telle qu'elle est indiquée dans la décision.	

2005-536

October 27, 2005 2005-536

Le 27 octobre 2005

MusiquePlus inc.  
Across Canada

Approved — Authority to specify that the service shall be packaged and distributed by Class 1 broadcasting distribution undertakings on a “modified dual status” basis instead of on a “dual status” basis.

[45-1-o]

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### PUBLIC HEARING 2005-8-4

Further to its Broadcasting Notices of Public Hearing CRTC 2005-8, 2005-8-1, 2005-8-2 and 2005-8-3, dated September 15, 23 and 29, 2005, and October 7, 2005, relating to a public hearing which will be held on November 14, 2005, at 9:30 a.m., at the Holiday Inn Sélect Québec, 395 De la Couronne Street, Québec, Quebec, the Commission announces the following:

The Commission has decided to postpone the hearing of Items 1 to 7, 11, 12 and 14 to a subsequent public hearing which will be announced at a later date.

Items 8, 9, 10, and 15 to 32, will be heard as scheduled at the public hearing commencing on November 14, 2005. However, the hearing will take place at the Commission headquarters, 1 Promenade du Portage, Gatineau, Quebec, to consider these applications.

Moreover, at the request of the applicant, the following item is withdrawn from this notice of public hearing and the application will be returned to the applicant.

Item 13  
Donnacona, Quebec  
Application No. 2004-0193-5

Application by 6087329 Canada inc., a corporation controlled by Patrice Demers, for a licence to operate a French-language radio network to provide public affairs and open-line programming hosted by André Arthur, from CKNU-FM Donnacona to CIMI-FM Québec (zone Charlesbourg), Quebec. The programs are broadcast daily from Monday to Friday.

October 27, 2005

[45-1-o]

## CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

### PUBLIC HEARING 2005-9-1

Further to its Broadcasting Notice of Public Hearing CRTC 2005-9 dated October 14, 2005, relating to a public hearing which will be held on December 12, 2005, at 9:00 a.m., at the Commission headquarters, 1 Promenade du Portage, Gatineau, Quebec, the Commission announces that the following item is amended and the changes are in bold:

Correction to Item 2

Petit-de-Grat, Nova Scotia  
Application No. 2005-0616-5

MusiquePlus inc.  
L'ensemble du Canada

Approuvé — Autorisation de l'assemblage et de la distribution du service par les entreprises de distribution de radiodiffusion de classe 1 sur la base d'un « double statut modifié » plutôt que sur la base d'un « double statut ».

[45-1-o]

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### AUDIENCE PUBLIQUE 2005-8-4

À la suite de ses avis d'audience publique de radiodiffusion CRTC 2005-8, 2005-8-1, 2005-8-2 et 2005-8-3 des 15, 23 et 29 septembre 2005 et du 7 octobre 2005 relativement à l'audience publique qui aura lieu le 14 novembre 2005 à 9 h 30, au Holiday Inn Sélect Québec, 395, rue de la Couronne, Québec (Québec), le Conseil annonce ce qui suit :

Le Conseil a décidé de reporter l'audition des articles 1 à 7, 11, 12 et 14 à une audience publique qui sera annoncée à une date ultérieure.

Les articles 8, 9, 10, et 15 à 32, seront entendus comme prévu à l'audience publique commençant le 14 novembre 2005. Toutefois, l'audience aura lieu à l'administration centrale du Conseil, 1, promenade du Portage, Gatineau (Québec), afin d'étudier ces demandes.

Par ailleurs, à la demande de la requérante, l'article suivant est retiré de cet avis d'audience publique et la demande sera retournée à la requérante.

Article 13  
Donnacona (Québec)  
Numéro de demande 2004-0193-5

Demande présentée par 6087329 Canada inc., une société contrôlée par Patrice Demers, en vue d'obtenir une licence visant l'exploitation d'un réseau radiophonique de langue française pour diffuser des émissions du type affaires publiques, avec lignes ouvertes, animées par André Arthur, à partir de CKNU-FM Donnacona à CIMI-FM Québec (secteur Charlesbourg) [Québec]. Ces émissions sont diffusées quotidiennement du lundi au vendredi.

Le 27 octobre 2005

[45-1-o]

## CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

### AUDIENCE PUBLIQUE 2005-9-1

À la suite de son avis d'audience publique de radiodiffusion CRTC 2005-9 du 14 octobre 2005 relativement à l'audience publique qui aura lieu le 12 décembre 2005, à 9 h, à l'administration centrale, 1, promenade du Portage, Gatineau (Québec), le Conseil annonce que l'article suivant est modifié et que les changements sont en caractère gras :

Correction à l'article 2

Petit-de-Grat (Nouvelle-Écosse)  
Numéro de demande 2005-0616-5

The new station would operate on frequency **104.1 MHz (channel 281A)** with an effective radiated power of **5 200 watts** (non-directional antenna/antenna height of **105.5 metres**).

October 28, 2005

[45-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

PUBLIC NOTICE 2005-98

*Distribution and linkage requirements for Class 1 and Class 2 licensees*

The Commission, by this notice, replaces the requirements set out in *Distribution and linkage requirements for Class 1 and Class 2 licensees*, Broadcasting Public Notice CRTC 2005-45, May 11, 2005. The revision to the distribution and linkage requirements, as set out herein, reflects the Commission's determination set out in *MusiquePlus — Licence amendment*, Broadcasting Decision CRTC 2005-536, October 27, 2005. *MusiquePlus*, which was formerly authorized to be distributed on a dual status basis, is now authorized to be distributed on a modified dual status basis.

October 27, 2005

[45-1-o]

**CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**

PUBLIC NOTICE 2005-99

The Commission has received the following applications. The deadline for submission of interventions and/or comments is December 2, 2005.

1. Wild TV Inc.  
Across Canada  
To amend the licence of the national Category 2 specialty programming undertaking known as WILD TV.
2. Radio CJFP (1986) ltée (CIEL-FM)  
Edmundston, New Brunswick  
To amend the licence of the radio programming undertaking CIEL-FM Rivière-du-Loup, Quebec.
3. CJRN 710 Inc. (CJRN)  
Niagara Falls, Ontario  
To renew the licence of the tourist information radio programming undertaking CJRN Niagara Falls, expiring February 28, 2006.
4. 788813 Ontario Inc. (CFLZ-FM)  
Niagara Falls, Ontario  
To renew the licence of the commercial radio programming undertaking CFLZ-FM Niagara Falls, expiring February 28, 2006.
5. 3077457 Nova Scotia Limited  
Ottawa, Ontario  
For the use of frequency 104.7 MHz (channel 284LP) with an effective radiated power of 18 watts (non-directional antenna/antenna height of 115 m) for the operation of the tourist

La nouvelle station serait exploitée à la fréquence **104,1 MHz (canal 281A)** avec une puissance apparente rayonnée de **5 200 watts** (antenne non directionnelle/hauteur de l'antenne de **105,5 mètres**).

Le 28 octobre 2005

[45-1-o]

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

AVIS PUBLIC 2005-98

*Exigences relatives à la distribution et à l'assemblage pour les titulaires de classe 1 et de classe 2*

Dans l'avis, le Conseil remplace les exigences énoncées dans *Exigences relatives à la distribution et à l'assemblage pour les titulaires de classe 1 et de classe 2*, avis public de radiodiffusion CRTC 2005-45, 11 mai 2005. La révision des exigences relatives à la distribution et à l'assemblage établie ici reflète la décision du Conseil dans *MusiquePlus — Modification de licence*, décision de radiodiffusion CRTC 2005-536, 27 octobre 2005. *MusiquePlus*, qui était antérieurement autorisé sur la base d'un double statut est maintenant autorisé sur la base d'un double statut modifié.

Le 27 octobre 2005

[45-1-o]

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

AVIS PUBLIC 2005-99

Le Conseil a été saisi des demandes qui suivent. La date limite pour le dépôt des interventions ou des observations est le 2 décembre 2005.

1. Wild TV Inc.  
L'ensemble du Canada  
En vue de modifier la licence de l'entreprise nationale de programmation d'émissions spécialisées de catégorie 2 appelée WILD TV.
2. Radio CJFP (1986) ltée (CIEL-FM)  
Edmundston (Nouveau-Brunswick)  
En vue de modifier la licence de l'entreprise de programmation de radio CIEL-FM Rivière-du-Loup (Québec).
3. CJRN 710 Inc. (CJRN)  
Niagara Falls (Ontario)  
En vue de renouveler la licence de l'entreprise de programmation de radio de renseignements touristiques CJRN Niagara Falls, qui expire le 28 février 2006.
4. 788813 Ontario Inc. (CFLZ-FM)  
Niagara Falls (Ontario)  
En vue de renouveler la licence de l'entreprise de programmation de radio commerciale CFLZ-FM Niagara Falls, qui expire le 28 février 2006.
5. 3077457 Nova Scotia Limited  
Ottawa (Ontario)  
En vue d'utiliser la fréquence 104,7 MHz (canal 284FP) avec une puissance apparente rayonnée de 18 watts (antenne non directionnelle/hauteur de l'antenne de 115 m) pour l'exploitation

information FM radio programming undertaking approved in Broadcasting Decision CRTC 2005-256 (Decision 2005-256) *Low-power English-language tourist information service in Ottawa*, June 23, 2005.

6. Standard Radio Inc. (CFBR-FM)  
Edmonton, Alberta

Proposes to change the authorized contours by increasing the average effective radiated power from 64 000 watts to an effective radiated power of 100 000 watts, by increasing the antenna height and by relocating the transmitter, relating to the licence of radio programming undertaking CFBR-FM Edmonton.

October 28, 2005

[45-1-o]

de l'entreprise de programmation de radio FM d'information touristique approuvée dans la décision de radiodiffusion CRTC 2005-256 (décision 2005-256) *Service d'information touristique de faible puissance de langue anglaise à Ottawa*, du 23 juin 2005.

6. Standard Radio Inc. (CFBR-FM)  
Edmonton (Alberta)

Propose de modifier le périmètre de rayonnement autorisé en augmentant la puissance apparente rayonnée moyenne de 64 000 watts à une puissance apparente rayonnée de 100 000 watts, en augmentant la hauteur de l'antenne et en déplaçant l'émetteur, relativement à la licence de l'entreprise de programmation de radio CFBR-FM Edmonton.

Le 28 octobre 2005

[45-1-o]

## NATIONAL ENERGY BOARD

### APPLICATION TO EXPORT ELECTRICITY TO THE UNITED STATES

*Silverhill Ltd.*

Notice is hereby given that, by an application dated October 24, 2005, Silverhill Ltd. (the "Applicant") has applied to the National Energy Board (the "Board"), under Division II of Part IV of the *National Energy Board Act* (the "Act"), for authorization to export up to 4 380 gigawatt-hours per year of combined firm and interruptible energy for a period of ten years.

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 Silverhill Ltd., 17 Golf Crest Road, Toronto, Ontario, Canada M9A 1L2, (416) 231-8407 (telephone), (416) 234-5818 (fax). The Applicant will 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 should be filed with the Secretary of the Board, 444 Seventh Avenue SW, Calgary, Alberta T2P 0X8, (403) 292-5503 (fax), and served on the Applicant by December 5, 2005.

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 favourable as the terms and conditions specified

## OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

### DEMANDE VISANT L'EXPORTATION D'ÉLECTRICITÉ AUX ÉTATS-UNIS

*Silverhill Ltd.*

Avis est par les présentes donné que Silverhill Ltd. (le « demandeur ») a déposé auprès de l'Office national de l'énergie (l'« Office »), aux termes de la section II de la partie IV de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la « Loi »), une demande datée du 24 octobre 2005 en vue d'obtenir l'autorisation d'exporter jusqu'à concurrence de 4 380 gigawattheures par année d'énergie garantie et interruptible combinée pour une période de dix ans.

L'Office souhaite obtenir les points de vue des parties intéressées sur cette demande avant de délivrer un permis ou de recommander au gouverneur en conseil la tenue d'une audience publique. Les instructions relatives à la procédure énoncées ci-après exposent en détail la démarche qui sera suivie.

1. Le demandeur doit déposer et conserver en dossier, aux fins d'examen public pendant les heures normales d'ouverture, des exemplaires de la demande à ses bureaux situés à l'adresse suivante : Silverhill Ltd., 17, chemin Golf Crest, Toronto (Ontario) Canada M9A 1L2, (416) 231-8407 (téléphone), (416) 234-5818 (télécopieur). Le demandeur devra fournir un exemplaire de la demande à quiconque en fait la demande. Il est également possible de consulter un exemplaire de la demande, pendant les heures normales d'ouverture, à la bibliothèque de l'Office, située au 444 Seventh Avenue SW, Pièce 1002, Calgary (Alberta) T2P 0X8.

2. Les parties qui désirent déposer des mémoires doivent le faire auprès du secrétaire de l'Office, au 444 Seventh Avenue SW, Calgary (Alberta) T2P 0X8, (403) 292-5503 (télécopieur), et les signifier au demandeur, au plus tard le 5 décembre 2005.

3. Conformément au paragraphe 119.06(2) de la Loi, l'Office tiendra compte de tous les facteurs qu'il estime pertinents. En particulier, il s'intéresse aux points de vue des déposants sur les questions suivantes :

- a) les conséquences de l'exportation d'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 dans la demande à

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 the Notice of Application and the Directions on Procedure shall be filed with the Secretary of the Board and served on the party that filed the submission by December 20, 2005.

5. For further information on the procedures governing the Board's examination, contact Michel L. Mantha, Secretary, at (403) 299-2714 (telephone) or (403) 292-5503 (fax).

MICHEL L. MANTHA  
*Secretary*

[45-1-o]

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. Si le demandeur souhaite répondre aux mémoires visés aux points 2 et 3 du présent avis de demande et des présentes instructions relatives à la procédure, il doit déposer sa réponse auprès du secrétaire de l'Office et en signifier un exemplaire à la partie qui a déposé le mémoire, au plus tard le 20 décembre 2005.

5. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes régissant l'examen mené par l'Office, veuillez communiquer avec Michel L. Mantha, secrétaire, au (403) 299-2714 (téléphone) ou au (403) 292-5503 (télécopieur).

*Le secrétaire*  
MICHEL L. MANTHA

[45-1-o]

**MISCELLANEOUS NOTICES****ALBERTA PLYWOOD****PLANS DEPOSITED**

Allnorth Consultants Limited, on behalf of Alberta Plywood, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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, Allnorth Consultants Limited has deposited with the Minister of Transport and in the office of Alberta Registries, at Edmonton, under plan No. 052 5632, a description of the site and plans for a permanent bridge over the Wallace River, located at 03-18-68-14-W5M.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Grande Prairie, October 28, 2005

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED  
RENÉ VILLIGER, P.Eng.

[45-1-o]

**BRIDGEWATER FINANCIAL SERVICES LTD.****LETTERS PATENT OF CONTINUANCE**

Notice is hereby given that Bridgewater Financial Services Ltd. intends to apply to the Minister of Finance for the issue of letters patent continuing Bridgewater Financial Services Ltd. as a bank under the *Bank Act* (Canada) with the name Bridgewater Bank, in the English form, and Banque Bridgewater, in the French form.

Any person who objects to the issuance of these letters patent may submit the objection in writing to the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2.

October 5, 2005

DON SMITTEN  
*President*

[42-4-o]

**CAMPBELL RIVER INDIAN BAND DEVELOPMENT CORPORATION****CITY OF CAMPBELL RIVER****PLANS DEPOSITED**

Tera Planning Ltd., on behalf of the Campbell River Indian Band Development Corporation and the City of Campbell River, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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, Tera Planning Ltd., on behalf of the

**AVIS DIVERS****ALBERTA PLYWOOD****DÉPÔT DE PLANS**

La société Allnorth Consultants Limited, au nom de la Alberta Plywood, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, 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 Allnorth Consultants Limited a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau d'enregistrement des titres de l'Alberta, à Edmonton, sous le numéro de plan 052 5632, une description de l'emplacement et les plans d'un pont permanent au-dessus de la rivière Wallace, situé aux coordonnées 03-18-68-14, à l'ouest du cinquième méridien.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Grande Prairie, le 28 octobre 2005

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED  
RENÉ VILLIGER, ing.

[45-1-o]

**BRIDGEWATER FINANCIAL SERVICES LTD.****LETTRES PATENTES DE PROROGATION**

Avis est par les présentes donné que Bridgewater Financial Services Ltd. a l'intention de demander au ministre des Finances de délivrer des lettres patentes pour la prorogation de Bridgewater Financial Services Ltd. en tant que banque en vertu de la *Loi sur les banques* (Canada) sous la dénomination sociale Banque Bridgewater, en français, et Bridgewater Bank, en anglais.

Toute personne qui s'oppose à la délivrance de ces lettres patentes peut s'adresser par écrit au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2.

Le 5 octobre 2005

*Le président*  
DON SMITTEN

[42-4-o]

**CAMPBELL RIVER INDIAN BAND DEVELOPMENT CORPORATION****CITY OF CAMPBELL RIVER****DÉPÔT DE PLANS**

La société Tera Planning Ltd., au nom de la Campbell River Indian Band Development Corporation et de la City of Campbell River, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, 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. En vertu de l'article 9

Campbell River Indian Band Development Corporation and the City of Campbell River, has deposited with the Minister of Transport, at Vancouver, British Columbia, and in the Victoria Land Title Office, under deposit No. EX121721, a description of the site and plans of the construction of the Campbell River cruise ship terminal in Discovery Passage, in Block H, District Lot 1659, Sayward District, adjacent to the Small Craft Harbours facility in Campbell River, British Columbia.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 800 Burrard Street, Suite 620, Vancouver, British Columbia V6Z 2J8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Campbell River, October 27, 2005

HELMUT J. URHAHN  
*Environmental Coordinator*

[45-1-o]

de ladite loi, la Tera Planning Ltd., au nom de la Campbell River Indian Band Development Corporation et de la City of Campbell River, a déposé auprès du ministre des Transports, à Vancouver (Colombie-Britannique), et au bureau d'enregistrement des titres de biens-fonds de Victoria, sous le numéro de dépôt EX121721, une description de l'emplacement et les plans de la construction d'un terminal pour bateaux de croisière de Campbell River dans le passage Discovery, dans le bloc H, lot de district 1659, district de Sayward, adjacent à l'installation des Ports pour petits bateaux, à Campbell River, en Colombie-Britannique.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 800, rue Burrard, Bureau 620, Vancouver (Colombie-Britannique) V6Z 2J8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Campbell River, le 27 octobre 2005

*Le coordonnateur des services environnementaux*  
HELMUT J. URHAHN

[45-1-o]

## CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY

### DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on October 17, 2005, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of Lease Termination and Equipment Disposition dated as of October 3, 2005, between Royal Bank of Canada and Canadian National Railway Company.

October 26, 2005

MCCARTHY TÉTRAULT LLP  
*Solicitors*

[45-1-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 17 octobre 2005 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé de résiliation du contrat de location et disposition d'équipement en date du 3 octobre 2005 entre la Royal Bank of Canada et la Canadian National Railway Company.

Le 26 octobre 2005

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

[45-1-o]

## CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY

### DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on October 18, 2005, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Memorandum of Lease Termination and Equipment Disposition No. 1 dated as of September 30, 2005, between Key Equipment Finance Canada Ltd. and Canadian National Railway Company;
2. Memorandum of Lease Termination and Equipment Disposition No. 2 dated as of September 30, 2005, between Key Equipment Finance Canada Ltd. and Canadian National Railway Company;
3. Memorandum of Lease Termination and Equipment Disposition No. 3 dated as of September 30, 2005, between Key Equipment Finance Canada Ltd. and Canadian National Railway Company; and

## CANADIAN NATIONAL RAILWAY COMPANY

### 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 octobre 2005 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Résumé de résiliation du contrat de location et première disposition d'équipement en date du 30 septembre 2005 entre la Key Equipment Finance Canada Ltd. et la Canadian National Railway Company;
2. Résumé de résiliation du contrat de location et deuxième disposition d'équipement en date du 30 septembre 2005 entre la Key Equipment Finance Canada Ltd. et la Canadian National Railway Company;
3. Résumé de résiliation du contrat de location et troisième disposition d'équipement en date du 30 septembre 2005 entre la Key Equipment Finance Canada Ltd. et la Canadian National Railway Company;

4. Memorandum of Lease Termination and Equipment Disposition No. 4 dated as of September 30, 2005, between Key Equipment Finance Canada Ltd. and Canadian National Railway Company.

October 26, 2005

MCCARTHY TÉTRAULT LLP  
*Solicitors*

[45-1-o]

4. Résumé de résiliation du contrat de location et quatrième disposition d'équipement en date du 30 septembre 2005 entre la Key Equipment Finance Canada Ltd. et la Canadian National Railway Company.

Le 26 octobre 2005

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

[45-1-o]

## CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY

### DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on October 5, 2005, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

Memorandum of Lease dated as of June 29, 2005, between The Andersons, Inc. and Canadian Pacific Railway Company.

October 27, 2005

MCCARTHY TÉTRAULT LLP  
*Solicitors*

[45-1-o]

## CANADIAN PACIFIC 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 5 octobre 2005 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Résumé du contrat de location en date du 29 juin 2005 entre The Andersons, Inc. et la Canadian Pacific Railway Company.

Le 27 octobre 2005

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

[45-1-o]

## THE CIT GROUP/EQUIPMENT FINANCING, INC.

### DOCUMENTS DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on September 30, 2005, the following documents were deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

1. Memorandum of Equipment Lease Agreement, Lease Supplement No. 1 and Lease Supplement No. 2 dated as of September 30, 2005, between Wells Fargo Bank Northwest, National Association and The CIT Group/Equipment Financing, Inc.; and

2. Memorandum of Trust Indenture and Security Agreement, Trust Indenture Supplement No. 1 and Trust Indenture Supplement No. 2 dated as of September 30, 2005, between Wilmington Trust Company and Wells Fargo Bank Northwest, National Association.

October 24, 2005

MCCARTHY TÉTRAULT LLP  
*Solicitors*

[45-1-o]

## THE CIT GROUP/EQUIPMENT FINANCING, INC.

### DÉPÔT DE DOCUMENTS

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 30 septembre 2005 les documents suivants ont été déposés au Bureau du registraire général du Canada :

1. Résumé du contrat de location de matériel, premier supplément au contrat de location et deuxième supplément au contrat de location en date du 30 septembre 2005 entre la Wells Fargo Bank Northwest, National Association et The CIT Group/Equipment Financing, Inc.;

2. Résumé de la convention de fiducie et de garantie, premier supplément à la convention de fiducie et deuxième supplément à la convention de fiducie en date du 30 septembre 2005 entre la Wilmington Trust Company et la Wells Fargo Bank Northwest, National Association.

Le 24 octobre 2005

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

[45-1-o]

## CITY OF TORONTO

### PLANS DEPOSITED

Planmac Inc., Consulting Engineers, on behalf of the City of Toronto, hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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, Planmac Inc., Consulting Engineers, on behalf of the City of Toronto, has deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Peel, at 7765 Hurontario Street, Brampton, Ontario, under deposit No. R0 1183850, a

## CITY OF TORONTO

### DÉPÔT DE PLANS

La société Planmac Inc., Consulting Engineers, au nom de la City of Toronto, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, 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. En vertu de l'article 9 de ladite loi, la Planmac Inc., Consulting Engineers, au nom de la City of Toronto, a déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Peel, situé au 7765, rue Hurontario, Brampton

description of the site and plans of a proposed pedestrian bridge over Mimico Creek, on part of Lot B, part of Lot G, Plan M-171, part of Lots 248 to 252, Plan M-137, from Legion Road to Park Lawn Road, city of Toronto.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Toronto, October 27, 2005

PLANMAC INC., CONSULTING ENGINEERS

[45-1-o]

## DEPARTMENT OF TRANSPORTATION AND PUBLIC WORKS OF NOVA SCOTIA

### PLANS DEPOSITED

The Department of Transportation and Public Works of Nova Scotia hereby gives notice that an application has been made to the federal Minister of Transport 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 and Public Works of Nova Scotia has deposited with the federal Minister of Transport and in the office of the Registry of Deeds, at Windsor, Hants County, at 80 Water Street, (Windsor Mall), Nova Scotia, under deposit No. 83313792, a description of the site and plans of the replacement of the King Road timber bridge over the Kennetcook River on King Road, located approximately 200 m south of Route 236, at a location approximately 6 km east of Kennetcook Village, Hants County.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

November 2, 2005

JON FREEMAN, P.Eng.  
*Bridge Project Engineer, Central District*

[45-1-o]

## DEPARTMENT OF TRANSPORTATION AND PUBLIC WORKS OF NOVA SCOTIA

### PLANS DEPOSITED

The Department of Transportation and Public Works of Nova Scotia hereby gives notice that an application has been made to the federal Minister of Transport under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work

(Ontario), sous le numéro de dépôt R0 1183850, une description de l'emplacement et les plans d'une passerelle que l'on propose de construire au-dessus du ruisseau Mimico, sur une partie du lot B, une partie du lot G, plan M-171, une partie des lots 248 à 252, plan M-137, du chemin Legion au chemin Park Lawn, ville de Toronto.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Toronto, le 27 octobre 2005

PLANMAC INC., CONSULTING ENGINEERS

[45-1]

## DEPARTMENT OF TRANSPORTATION AND PUBLIC WORKS OF NOVA SCOTIA

### DÉPÔT DE PLANS

Le Department of Transportation and Public Works of Nova Scotia (le ministère des transports et des travaux publics de la Nouvelle-Écosse) donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre fédéral des Transports, 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 Department of Transportation and Public Works of Nova Scotia a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre fédéral des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Windsor, comté de Hants, situé au 80, rue Water, (au centre commercial de Windsor), [Nouvelle-Écosse] sous le numéro de dépôt 83313792, une description de l'emplacement et les plans du remplacement du pont en bois King Road au-dessus de la rivière Kennetcook, sur le chemin King, situé à environ 200 m au sud de la route 236, à un endroit situé à environ 6 km à l'est du village de Kennetcook, dans le comté de Hants.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1013, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 4K2. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Le 2 novembre 2005

*L'ingénieur du projet de pont, district du centre*  
JON FREEMAN, ing.

[45-1]

## DEPARTMENT OF TRANSPORTATION AND PUBLIC WORKS OF NOVA SCOTIA

### DÉPÔT DE PLANS

Le Department of Transportation and Public Works of Nova Scotia (le ministère des transports et des travaux publics de la Nouvelle-Écosse) donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre fédéral des Transports, en vertu

described herein. Under section 9 of the said Act, the Department of Transportation and Public Works of Nova Scotia has deposited with the federal Minister of Transport and in the office of the Registry of Deeds of Shelburne County, at Shelburne, Nova Scotia, under deposit No. 82710576, a description of the site and plans for the replacement of the Port Clyde Bridge over the Clyde River, on Route 309, located approximately 3.2 km south of Highway 103 (Exit 28).

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

November 2, 2005

MARK PERTUS, P.Eng.  
*Manager of Structural Engineering*

[45-1-o]

## KELLY COVE SALMON LTD.

### PLANS DEPOSITED

Kelly Cove Salmon Ltd. hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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, Kelly Cove Salmon Ltd. has deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of the County of Charlotte, at St. Stephen, New Brunswick, under deposit No. 21084935, a description of the site and plans of existing marine aquaculture site MF-0378 in Foleys Cove, Parish of Pennfield, in front of lots bearing PID Nos. 15150386 and 01228642.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1013, Dartmouth, Nova Scotia B2Y 4K2. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

St. Stephen, October 25, 2005

ROBERT H. SWEENEY

[45-1-o]

## METROPOLITAN ANDREY SHEPTYTSKY INSTITUTE FOUNDATION

### RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that the Metropolitan Andrey Sheptytsky Institute Foundation has changed the location of its head office to the city of Ottawa, province of Ontario.

October 19, 2005

WALTER BILOUS  
*Foundation Secretary*

[45-1-o]

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 Department of Transportation and Public Works of Nova Scotia a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre fédéral des Transports et au bureau de l'enregistrement des titres du comté de Shelburne, à Shelburne (Nouvelle-Écosse), sous le numéro de dépôt 82710576, une description de l'emplacement et les plans des travaux qui visent à remplacer le pont Port Clyde au-dessus de la rivière Clyde, sur la route 309, situé à environ 3,2 km au sud de l'autoroute 103 (sortie 28).

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1013, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 4K2. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Le 2 novembre 2005

*Le gestionnaire de l'ingénierie des structures*  
MARK PERTUS, ing.

[45-1]

## KELLY COVE SALMON LTD.

### DÉPÔT DE PLANS

La société Kelly Cove Salmon Ltd. donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, 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 Kelly Cove Salmon Ltd. a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Charlotte, à St. Stephen (Nouveau-Brunswick), sous le numéro de dépôt 21084935, une description de l'emplacement et les plans du site d'aquaculture marine actuel MF-0378 dans l'anse Foleys, à la paroisse de Pennfield, en face des parcelles portant les NIP 15150386 et 01228642.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1013, Dartmouth (Nouvelle-Écosse) B2Y 4K2. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

St. Stephen, le 25 octobre 2005

ROBERT H. SWEENEY

[45-1-o]

## FONDATION DE L'INSTITUT MÉTROPOLITE ANDREY SHEPTYTSKY

### CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que Fondation de l'institut métropolitain Andrey Sheptytsky a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Ottawa, province d'Ontario.

Le 19 octobre 2005

*Le secrétaire de la fondation*  
WALTER BILOUS

[45-1-o]

**MINISTRY OF TRANSPORTATION OF ONTARIO****PLANS DEPOSITED**

McCormick Rankin Corporation, on behalf of the Ministry of Transportation of Ontario, hereby gives notice that an application has been made to the federal Minister of Transport 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, McCormick Rankin Corporation, on behalf of the Ministry of Transportation of Ontario, has deposited with the federal Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Wellington, at Guelph, Ontario, a description of the following works and their site and plans:

- under deposit No. 819813, rehabilitation of the Irvine Creek Bridge (Site 35-211) over Irvine Creek, on Highway 6, 3.28 km south of Wellington Road 17, in front of Lot 8, Concession 15, Pilkington Township, county of Wellington, Ontario; and
- under deposit No. 819814, rehabilitation of the Conestogo River Bridge (Site 35-130) over the Conestogo River, on Highway 6, 0.15 km north of Wellington Road 109, in front of Lot 36, Concession 1, Arthur Township, county of Wellington, Ontario.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Mississauga, November 5, 2005

McCORMICK RANKIN CORPORATION  
CLAUDIO CRESPI  
*Professional Engineer*

[45-1-o]

**MINISTRY OF TRANSPORTATION OF ONTARIO****PLANS DEPOSITED**

The Ministry of Transportation of Ontario hereby gives notice that an application has been made to the federal Minister of Transport 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 Ministry of Transportation of Ontario has deposited with the federal Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Timiskaming, at 375 Main Street, P.O. Box 159, Haileybury, Ontario P0J 1K0, under deposit No. 3840, a description of the site and plans for the replacement of the West Montreal River Bridge on Highway 66/566, at Matachewan, geographic township of Cairo, district of Timiskaming.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO****DÉPÔT DE PLANS**

La McCormick Rankin Corporation, au nom du ministère des Transports de l'Ontario, donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre fédéral des Transports, 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. En vertu de l'article 9 de ladite loi, la McCormick Rankin Corporation, au nom du ministère des Transports de l'Ontario, a déposé auprès du ministre fédéral des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Wellington, à Guelph (Ontario), une description des ouvrages suivants, de leur emplacement et de leurs plans :

- sous le numéro de dépôt 819813, réfection du pont Irvine Creek (site 35-211) au-dessus du ruisseau Irvine, sur la route 6, à 3,28 km au sud de la route 17 du comté de Wellington, en face du lot 8, concession 15, canton de Pilkington, dans le comté de Wellington, en Ontario;
- sous le numéro de dépôt 819814, réfection du pont Conestogo River (site 35-130) au-dessus de la rivière Conestogo, sur la route 6, à 0,15 km au nord de la route 109 du comté de Wellington, en face du lot 36, concession 1, canton d'Arthur, dans le comté de Wellington, en Ontario.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Mississauga, le 5 novembre 2005

McCORMICK RANKIN CORPORATION  
*L'ingénieur*  
CLAUDIO CRESPI

[45-1-o]

**MINISTÈRE DES TRANSPORTS DE L'ONTARIO****DÉPÔT DE PLANS**

Le ministère des Transports de l'Ontario donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre fédéral des Transports, 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 ministère des Transports de l'Ontario a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre fédéral des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Timiskaming, situé au 375, rue Main, Case postale 159, Haileybury (Ontario) P0J 1K0, sous le numéro de dépôt 3840, une description de l'emplacement et les plans des travaux qui visent à remplacer le pont de la rivière West Montreal sur la route 66/566, à Matachewan, canton géographique de Cairo, district de Timiskaming.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés.

conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

King City, October 24, 2005

LGL LIMITED  
GRANT KAUFFMAN  
*Vice-President, Ontario Region*

[45-1-o]

## MUNICIPAL DISTRICT OF BONNYVILLE NO. 87

### PLANS DEPOSITED

The Municipal District of Bonnyville No. 87 hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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 Municipal District of Bonnyville No. 87 has deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Northern Alberta, at Edmonton, under deposit No. 052 5551, a description of the site and plans of the proposed repair of a two-span bridge (30.5 m each) over the Beaver River, located approximately 15 km northeast of Bonnyville, Alberta (bridge file 09595 and drawing No. 09595NW), at ISE 27-062-05-W4M.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Sherwood Park, October 27, 2005

AMEC INFRASTRUCTURE LIMITED  
ROBERT C. FRESCHAUF

[45-1-o]

## MUNICIPALITY OF KINCARDINE

### PLANS DEPOSITED

The Municipality of Kincardine hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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 Municipality of Kincardine has deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of the County of Bruce, at Walkerton, Ontario, under deposit No. 0396064, a description of the site and plans for the construction of a pedestrian bridge over the North Penetangore River, at Wellington Street, municipality of Kincardine, from Olde Victoria Street to the Park Street road allowance.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the

Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

King City, le 24 octobre 2005

LGL LIMITED  
*Le vice-président de la région de l'Ontario*  
GRANT KAUFFMAN

[45-1-o]

## MUNICIPAL DISTRICT OF BONNYVILLE NO. 87

### DÉPÔT DE PLANS

Le Municipal District of Bonnyville No. 87 donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, 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 Municipal District of Bonnyville No. 87 a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du nord de l'Alberta, à Edmonton, sous le numéro de dépôt 052 5551, une description de l'emplacement et les plans des réparations que l'on propose d'effectuer à un pont à deux travées (de 30,5 m chacune) au-dessus de la rivière Beaver, situé à environ 15 km au nord-est de Bonnyville, en Alberta (dossier 09595 et dessin n° 09595NW), dans le quart sud-est de la section 27, canton 062, rang 05, à l'ouest du quatrième méridien.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Sherwood Park, le 27 octobre 2005

AMEC INFRASTRUCTURE LIMITED  
ROBERT C. FRESCHAUF

[45-1]

## MUNICIPALITY OF KINCARDINE

### DÉPÔT DE PLANS

La Municipality of Kincardine donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, 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 Municipality of Kincardine a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement du comté de Bruce, à Walkerton (Ontario), sous le numéro de dépôt 0396064, une description de l'emplacement et les plans de la construction d'une passerelle au-dessus de la rivière North Penetangore, à la rue Wellington, dans la municipalité de Kincardine, à partir de la rue Olde Victoria jusqu'à la réserve routière de la rue Park.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à

effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Kincardine, October 26, 2005

JAMES O'ROURKE  
Public Works Manager

[45-1-o]

## NEWFOUNDLAND AND LABRADOR SNOWMOBILE FEDERATION

### PLANS DEPOSITED

The Newfoundland and Labrador Snowmobile Federation hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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 Newfoundland and Labrador Snowmobile Federation has deposited with the Minister of Transport and in the town office of the provincial electoral district of The Straits and White Bay North, at Raleigh, Newfoundland and Labrador, under deposit No. BWA 8200-05-1280, a description of the site and plans of a 70-foot-long bridge across Eastern Brook, between Carpon Cove and Eastern Brook Steady.

Comments regarding the effect of this work on marine navigation may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, P.O. Box 1300, St. John's, Newfoundland and Labrador A1C 6H8. However, comments will be considered only if they are in writing and are received not later than 30 days after the date of publication of this notice. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Deer Lake, October 25, 2005

WILLIAM P. G. WHEELER

[45-1-o]

## PILOT INSURANCE COMPANY

### LETTERS PATENT OF CONTINUANCE

Notice is hereby given that Pilot Insurance Company, an Ontario company (the "Company"), intends to make an application to the Superintendent of Financial Institutions for letters patent continuing the Company as an insurance company under the *Insurance Companies Act* (Canada).

Any person who objects to the issuance of these letters patent may submit the objection in writing, on or before December 5, 2005, to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2.

Toronto, October 7, 2005

CAROL A. BERGER  
Corporate Secretary

[42-4-o]

l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Kincardine, le 26 octobre 2005

Le gestionnaire des travaux publics  
JAMES O'ROURKE

[45-1]

## NEWFOUNDLAND AND LABRADOR SNOWMOBILE FEDERATION

### DÉPÔT DE PLANS

La Newfoundland and Labrador Snowmobile Federation donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, 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 Newfoundland and Labrador Snowmobile Federation a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau d'administration municipale de la circonscription électorale provinciale The Straits and White Bay North, à Raleigh (Terre-Neuve-et-Labrador), sous le numéro de dépôt BWA 8200-05-1280, une description de l'emplacement et les plans d'un pont qui mesure 70 pi de long, au-dessus du ruisseau Eastern, entre l'anse Carpon et la fosse du ruisseau Eastern.

Les commentaires relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime peuvent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, Case postale 1300, St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) A1C 6H8. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit et reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Deer Lake, le 25 octobre 2005

WILLIAM P. G. WHEELER

[45-1]

## LA COMPAGNIE D'ASSURANCE PILOT

### LETTRES PATENTES DE PROROGATION

Avis est par les présentes donné que la Compagnie d'Assurance Pilot, une société ontarienne (la « Compagnie »), a l'intention de demander au surintendant des institutions financières la délivrance de lettres patentes prorogeant la Compagnie à titre de compagnie d'assurance aux termes de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada).

Toute personne s'opposant à la délivrance de ces lettres patentes de prorogation peut le faire par écrit auprès du Surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 5 décembre 2005.

Toronto, le 7 octobre 2005

La secrétaire générale  
CAROL A. BERGER

[42-4-o]

**REGIONAL MUNICIPALITY OF WATERLOO**

## PLANS DEPOSITED

The Regional Municipality of Waterloo hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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 Regional Municipality of Waterloo has deposited with the Minister of Transport and in the office of the District Registrar of the Land Registry District of Waterloo, at Kitchener, Ontario, under deposit No. 1582009, a description of the site and plans of the repairs to the bridge carrying Regional Road 85 over the Conestogo River, 1.4 km south of Sawmill Road, in the township of Woolwich, for 55 m on either side of the river.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Kitchener, November 5, 2005

KEN SEILING  
*Regional Chair*

THOMAS SCHMIDT, P.Eng.  
*Commissioner of Transportation  
and Environmental Services*

[45-1-o]

**SCOTTISH & YORK INSURANCE CO. LIMITED**

## LETTERS PATENT OF CONTINUANCE

Notice is hereby given that Scottish & York Insurance Co. Limited, an Ontario company (the "Company"), intends to make an application to the Superintendent of Financial Institutions for letters patent continuing the Company as an insurance company under the *Insurance Companies Act* (Canada).

Any person who objects to the issuance of these letters patent may submit the objection in writing, on or before December 5, 2005, to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2.

Toronto, October 7, 2005

CAROL A. BERGER  
*Senior Vice-President and Corporate Secretary*

[42-4-o]

**TOLKO INDUSTRIES LTD.**

## DOCUMENT DEPOSITED

Notice is hereby given, pursuant to section 105 of the *Canada Transportation Act*, that on October 13, 2005, the following document was deposited in the Office of the Registrar General of Canada:

**REGIONAL MUNICIPALITY OF WATERLOO**

## DÉPÔT DE PLANS

La Regional Municipality of Waterloo donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, 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 Regional Municipality of Waterloo a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau de la publicité des droits du district d'enregistrement de Waterloo, à Kitchener (Ontario), sous le numéro de dépôt 1582009, une description de l'emplacement et les plans des réparations à effectuer au pont au-dessus de la rivière Conestogo, sur la route régionale 85, situé à 1,4 km au sud du chemin Sawmill, dans le canton de Woolwich, sur une distance de 55 m des deux côtés de la rivière.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Kitchener, le 5 novembre 2005

*Le président régional*  
KEN SEILING

*Le commissaire des transports et  
des services environnementaux*  
THOMAS SCHMIDT, ing.

[45-1]

**COMPAGNIE D'ASSURANCE SCOTTISH & YORK LIMITÉE**

## LETTRES PATENTES DE PROROGATION

Avis est par les présentes donné que Compagnie d'Assurance Scottish & York Limitée, une société ontarienne (la « Compagnie »), a l'intention de demander au surintendant des institutions financières la délivrance de lettres patentes prorogeant la Compagnie à titre de compagnie d'assurance aux termes de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada).

Toute personne s'opposant à la délivrance de ces lettres patentes de prorogation peut le faire par écrit auprès du Surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 5 décembre 2005.

Toronto, le 7 octobre 2005

*La vice-présidente principale et secrétaire générale*  
CAROL A. BERGER

[42-4-o]

**TOLKO INDUSTRIES LTD.**

## DÉPÔT DE DOCUMENT

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 105 de la *Loi sur les transports au Canada*, que le 13 octobre 2005 le document suivant a été déposé au Bureau du registraire général du Canada :

Memorandum of Lease Agreement dated as of September 29, 2005, between First Union Commercial Corporation and Tolko Industries Ltd.

October 25, 2005

MCCARTHY TÉTRAULT LLP  
*Solicitors*

[45-1-o]

Résumé du contrat de location en date du 29 septembre 2005 entre la First Union Commercial Corporation et la Tolko Industries Ltd.

Le 25 octobre 2005

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

[45-1-o]

## THE TROUBADOUR FOUNDATION

### SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that The Troubadour Foundation intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter, pursuant to the *Canada Corporations Act*.

October 3, 2005

RAFFI CAVOUKIAN  
*Director*

[45-1-o]

## THE TROUBADOUR FOUNDATION

### ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que The Troubadour Foundation demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 3 octobre 2005

*L'administrateur*  
RAFFI CAVOUKIAN

[45-1-o]

## WEYERHAEUSER CANADA LTD.

### PLANS DEPOSITED

Allnorth Consultants Limited, on behalf of Weyerhaeuser Canada Ltd., hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport 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, Allnorth Consultants Limited has deposited with the Minister of Transport and in the office of Alberta Registries, at Edmonton, under plan No. 052 5634, a description of the site and plans of the upgrades to the bridge crossing Prairie Creek, located at 01-27-60-06-W6M.

Comments may be directed to the Superintendent, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 100 Front Street S, Sarnia, Ontario N7T 2M4. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of this notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Grande Prairie, October 28, 2005

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED  
RENÉ VILLIGER, P.Eng.

[45-1-o]

## WEYERHAEUSER CANADA LTD.

### DÉPÔT DE PLANS

La société Allnorth Consultants Limited, au nom de la Weyerhaeuser Canada Ltd., donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, 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 Allnorth Consultants Limited a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports et au bureau d'enregistrement des titres de l'Alberta, à Edmonton, sous le numéro de plan 052 5634, une description de l'emplacement et les plans des réparations à effectuer au pont qui traverse le ruisseau Prairie, situé aux coordonnées 01-27-60-06, à l'ouest du sixième méridien.

Les commentaires éventuels doivent être adressés au Surintendant, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 100, rue Front Sud, Sarnia (Ontario) N7T 2M4. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication de cet avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires répondant à ces exigences seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera envoyée.

Grande Prairie, le 28 octobre 2005

ALLNORTH CONSULTANTS LIMITED  
RENÉ VILLIGER, ing.

[45-1-o]

## WINNING WAYS RESEARCH FOUNDATION INC.

### RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that Winning Ways Research Foundation Inc. has changed the location of its head office to the township of Oro-Medonte, province of Ontario.

October 16, 2005

HUGH BETTS  
*President*

[45-1-o]

## WINNING WAYS RESEARCH FOUNDATION INC.

### CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que Winning Ways Research Foundation Inc. a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé dans le canton d'Oro-Medonte, province d'Ontario.

Le 16 octobre 2005

*Le président*  
HUGH BETTS

[45-1-o]

**6436978 CANADA LIMITED**

## NOTICE OF INTENTION

Notice is hereby given that 6436978 Canada Limited declares its intention to apply to the Minister of Finance for the issue of letters patent incorporating a property and casualty insurance company under the *Insurance Companies Act* (Canada) with the name Trisura Guarantee Insurance Company, in the English form, and Compagnie d'Assurance Trisura Garantie, in the French form.

Any person who objects to the issuance of these letters patent may submit the objection in writing, before December 6, 2005, to the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2.

October 6, 2005

6436978 CANADA LIMITED

[42-4-o]

**6436978 CANADA LIMITED**

## AVIS D'INTENTION

Avis est par les présentes donné que 6436978 Canada Limited a l'intention de demander au ministre des Finances que, conformément à la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), des lettres patentes soient produites pour la constitution d'une société d'assurance-multirisques, laquelle société aura pour nom anglais Trisura Guarantee Insurance Company et pour nom français Compagnie d'Assurance Trisura Garantie.

Toute personne qui a des objections à la délivrance de ces lettres patentes peut les formuler par écrit, avant le 6 décembre 2005, au Surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2.

Le 6 octobre 2005

6436978 CANADA LIMITED

[42-4-o]

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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
<b>Environment, Dept. of the</b>		<b>Environnement, min. de l'</b>	
Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations .....	3630	Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs.....	3630
<b>Great Lakes Pilotage Authority</b>		<b>Administration de pilotage des Grands Lacs</b>	
Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations .....	3655	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs .....	3655
<b>Health, Dept. of</b>		<b>Santé, min. de la</b>	
Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1438 — Acibenzolar-S-methyl).....	3659	Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1438 — acibenzolar-S-méthyl) .....	3659
<b>Laurentian Pilotage Authority</b>		<b>Administration de pilotage des Laurentides</b>	
Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations .....	3663	Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides .....	3663
<b>Transport, Dept. of</b>		<b>Transports, min. des</b>	
Regulations Amending the Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations .....	3667	Règlement modifiant le Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance .....	3667

## Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations

### Statutory authority

*Canadian Environmental Protection Act, 1999*

### Sponsoring department

Department of the Environment

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### Description

The proposed *Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* (hereinafter referred to as the “proposed amendments”) have the primary purpose of introducing new requirements for 2006 and later model year on-road motorcycles to maintain alignment with new rules of the United States Environmental Protection Agency (EPA). The proposed amendments also propose minor editorial changes to the current Regulations.

The *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*<sup>1</sup> (hereinafter referred to as “the current Regulations”) under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999) came into effect on January 1, 2004. The current Regulations contain standards for smog-forming emissions for various classes of on-road vehicles and engines, including requirements for motorcycles of the 2004 and later model years. The current Regulations were designed to align Canadian requirements with corresponding federal emission standards of the EPA. The proposed amendments continue the approach of aligning with the federal emission standards of the EPA.

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 amendments will ensure that Canadian emission standards for on-road motorcycles remain aligned with more stringent standards adopted by the EPA. Accordingly, the proposed amendments would contribute to further reducing emissions of hydrocarbons (HCs), oxides of nitrogen (NO<sub>x</sub>) and certain air pollutants that have been listed as “toxic substances” in Schedule 1 to CEPA 1999 (e.g. benzene, 1,3-butadiene, formaldehyde, acetaldehyde and acrolein), and will thereby contribute to the protection of the environment and health of Canadians.

The proposed amendments contain additional changes that are intended to ensure consistency between the English and French versions of the current Regulations, to correct minor errors that have been identified and to provide greater clarity to certain existing

## Règlement modifiant le 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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Description

Le projet de *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* (ci-après appelé les « modifications proposées ») a pour but premier d'introduire de nouvelles exigences concernant les motocyclettes routières à compter de l'année de modèle 2006 afin d'harmoniser les règles canadiennes avec les nouvelles règles de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis. Les modifications proposées ont également pour but d'apporter de légères modifications de nature rédactionnelle au règlement actuellement en vigueur.

Le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*<sup>1</sup> (ci-après appelé le « règlement actuel »), pris en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [ci-après appelée la « LCPE (1999) »], est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2004. Le règlement actuel fixe les normes régissant les émissions génératrices de smog de différentes catégories de véhicules routiers et de leurs moteurs, y compris les exigences applicables aux motocyclettes à compter de l'année de modèle 2004. Le règlement actuel vise à harmoniser les exigences canadiennes avec les normes fédérales d'émissions de l'EPA des États-Unis et les modifications proposées poursuivent cette démarche d'harmonisation.

La combustion de carburants pour alimenter les moteurs des véhicules routiers contribue dans une large mesure à la pollution atmosphérique, laquelle a d'importants effets néfastes sur l'environnement ainsi que sur la santé des Canadiens. Les modifications proposées garantiront que les normes d'émissions canadiennes visant les motocyclettes routières demeurent harmonisées avec les normes plus strictes adoptées par l'EPA des États-Unis. Par conséquent, ces modifications contribueraient à réduire davantage les émissions d'hydrocarbures (HC), d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) et de certains polluants atmosphériques énumérés comme des « substances toxiques » à l'annexe 1 de la LCPE (1999) [le benzène, le 1,3-butadiène, le formaldéhyde, l'acétaldéhyde et l'acroléine] et contribueront ainsi à protéger l'environnement et la santé de la population canadienne.

Les modifications proposées comportent d'autres mesures visant à uniformiser les versions anglaise et française du règlement actuel, à corriger de petites erreurs qui ont été relevées et à clarifier davantage certaines dispositions existantes. Ces changements

<sup>1</sup> *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations, Canada Gazette, Part II, January 1, 2003, SOR/2003-2*

<sup>1</sup> *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs, Gazette du Canada, Partie II, 1<sup>er</sup> janvier 2003, DORS/2003-2*

provisions. These amendments are of an editorial nature and do not result in any changes in the application of the Regulations.

The proposed amendments will come into force in two phases. First, the new provisions addressing compliance flexibilities such as emissions averaging and limited provisions for small-volume manufacturers and importers for motorcycles that are already subject to emission requirements will come into force on the date on which they are registered. Second, the new requirements for motorcycles having an engine displacement of less than 50 cubic centimetres (cc) will come into force on July 1, 2006, and will apply to such motorcycles that are manufactured on or after July 1, 2006.

### Background

On January 15, 2004, the EPA published a new final rule<sup>2</sup> to introduce more stringent emission standards for on-road motorcycles beginning in the 2006 model year. The current Regulations incorporate the U.S. technical emission standards by reference to the U.S. Code of Federal Regulations for a given model year of vehicle. This approach seeks, to the extent possible, to ensure that the specified emission standards remain identical in both countries. Accordingly, the EPA's new emission standards for 2006 and later model year on-road motorcycles are automatically incorporated by reference under the current Regulations.

Notwithstanding the above, the EPA rule also introduces some new elements in both the application and structure of future U.S. motorcycle emission standards that must be addressed in order to maintain Canada/U.S. alignment. First, the scope of motorcycles subject to on-road emission standards is broadened to include those with an engine displacement of less than 50 cc. Second, the U.S. rules introduce new compliance-related flexibilities that are not addressed under the current Regulations.

### *A snapshot of the Canadian market for motorcycles*

In 2003, there were approximately 405 000 motorcycles and 28 000 mopeds registered for use on Canadian roads. Annual sales of new on-road motorcycles have increased steadily from approximately 36 000 in 2000 to 54 000 in 2004.<sup>3</sup> The motorcycle industry had revenues of approximately \$940 million at the retail level in 2004 and sales of new motorcycles represented approximately 86 percent of this amount. Nonetheless, the market for on-road motorcycles remains small in comparison to the more than 17 million cars and light-duty trucks operating in Canada.

The vast majority of new motorcycles sold in Canada are imported and distributed by a relatively small number of companies that are members of the Motorcycle & Moped Industry Council (MMIC). In 2003, MMIC member companies accounted for over 99 percent of new motorcycle sales in Canada.

The main sources of new motorcycles imported into Canada are Japan, the United States, Taiwan, and countries of the European

Union. These amendments are of an editorial nature and do not result in any changes in the application of the Regulations.

Les modifications proposées entreront en vigueur en deux étapes. Premièrement, les nouvelles dispositions traitant des mesures d'assouplissement en matière d'observation, telles que la mise en moyenne des émissions, et les dispositions restreintes axées sur les constructeurs et les importateurs à faible volume de motocyclettes déjà soumises à des exigences en matière d'émissions entreront en vigueur à la date de leur enregistrement. Deuxièmement, les nouvelles exigences concernant les motocyclettes dont le moteur est d'une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup> entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2006 et viseront les motocyclettes de cette classe, construites à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2006.

### Contexte

Le 15 janvier 2004, l'EPA des États-Unis a publié une nouvelle règle définitive<sup>2</sup> fixant des normes d'émissions plus strictes pour les motocyclettes routières à compter de l'année de modèle 2006. Le règlement actuel incorpore les normes d'émissions techniques des États-Unis par renvoi au Code of Federal Regulations des États-Unis pour une année de modèle de véhicule donnée. Cette démarche vise, dans la mesure du possible, à assurer que les normes d'émissions spécifiées demeurent identiques dans les deux pays. De ce fait, les nouvelles normes d'émissions de l'EPA qui s'appliquent aux motocyclettes routières de l'année de modèle 2006 et des années suivantes sont automatiquement incorporées dans le règlement actuel.

Indépendamment de ce qui précède, la règle de l'EPA introduit aussi un certain nombre d'éléments nouveaux dans l'application et dans la structure des futures normes d'émissions concernant les motocyclettes aux États-Unis et dont il faut tenir compte si l'on veut maintenir l'harmonisation entre le Canada et les États-Unis. D'abord, l'éventail des motocyclettes soumises aux normes d'émissions routières est élargi de façon à englober celles dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm<sup>3</sup>. Ensuite, les règles des États-Unis introduisent de nouvelles mesures d'assouplissement en matière d'observation qui ne sont pas comprises dans le règlement actuel.

### *Aperçu du marché canadien de la motocyclette*

En 2003, on dénombrait environ 405 000 motocyclettes et 28 000 cyclomoteurs immatriculés circulant sur les routes canadiennes. Entre 2000 et 2004, les ventes annuelles de motocyclettes routières neuves ont augmenté progressivement d'environ 36 000 à 54 000<sup>3</sup>. L'industrie de la motocyclette a généré des revenus d'environ 940 millions de dollars au niveau de la vente au détail en 2004 et les ventes de motocyclettes neuves représentaient environ 86 p. 100 de ce montant. Néanmoins, le marché des motocyclettes routières demeure restreint comparativement au marché de plus de 17 millions de voitures et de camionnettes utilisées au Canada.

La grande majorité des motocyclettes neuves vendues au Canada sont importées et distribuées par un nombre relativement restreint d'entreprises, qui sont membres du Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur (CIMC). En 2003, les entreprises membres du CIMC ont réalisé plus de 99 p. 100 des ventes de motocyclettes neuves au Canada.

Les motocyclettes neuves importées au Canada proviennent principalement du Japon, des États-Unis, de Taïwan et de divers

<sup>2</sup> Control of Emissions from Highway Motorcycles; Final Rule, U.S. Environmental Protection Agency, Federal Register, January 15, 2004 ([www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm](http://www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm)).

<sup>3</sup> Motorcycle and All-Terrain Vehicle Annual Industry Statistics, Motorcycle & Moped Industry Council, 2004 ([www.mmcc.ca/stats2004.asp#](http://www.mmcc.ca/stats2004.asp#)).

<sup>2</sup> Control of Emissions from Highway Motorcycles; Final Rule, U.S. Environmental Protection Agency, Federal Register, 15 janvier 2004 ([www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm](http://www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm)).

<sup>3</sup> Statistiques annuelles de l'industrie de la motocyclette et du véhicule tout-terrain, Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur, 2004 ([www.mmcc.ca/stats2004.asp#](http://www.mmcc.ca/stats2004.asp#)).

Union. China and India both produce more motorcycles than any other country and are likely to export to North America in the future. A very limited number of custom motorcycles are manufactured in Canada for sale in both Canada and the United States. Most models of new motorcycles sold in Canada are already covered by an EPA emission certification, as they are also marketed in the United States.

#### *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 volatile organic compounds (VOCs), oxides of nitrogen (NO<sub>x</sub>), particulate matter (PM), carbon monoxide (CO) and sulphur oxides (SO<sub>x</sub>), which are collectively referred to as Criteria Air Contaminants (CACs). 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.

The estimated contribution of motorcycles to the total emissions from on-road vehicles is summarized in Table 1.

**Table 1: Estimated emissions from on-road vehicles (2000)<sup>4</sup>**

Pollutant	On-Road Vehicle Class	Total Emissions (kilotonnes)
VOCs	Heavy-Duty	31.9
	Light-Duty	371.9
	Motorcycles	1.3
CO	Heavy-Duty	259.7
	Light-Duty	5461.1
	Motorcycles	8.6
NO <sub>x</sub>	Heavy-Duty	529.9
	Light-Duty	319.3
	Motorcycles	0.8

Emission standards for on-road motorcycles have not changed in many years. Without changes to emission standards, total emissions from motorcycles are projected to increase between 2004 and 2020, resulting from increased motorcycle population and increased kilometres traveled by motorcycles. When combined with projected decreases in emissions from light- and heavy-duty vehicles and trucks resulting from cleaner vehicles being introduced to meet the more stringent regulations, the percentage contribution of motorcycles to emissions from on-road vehicles will increase between 2000 and 2020 from 0.3 to 1.8 for VOCs, 0.1 to 0.5 for CO and 0.1 to 0.8 for NO<sub>x</sub>.

While total emissions from motorcycles are expected to remain considerably lower than the contribution of light- and heavy-duty vehicles, motorcycle emissions can be an important source of air pollution given that these vehicles are often used in urban areas during periods of warm weather associated with the formation of ground-level ozone and smog.

La Chine et l'Inde produisent toutes deux plus de motocyclettes que n'importe quel autre pays, et elles en exporteront vraisemblablement un jour en Amérique du Nord. Un nombre très restreint de motocyclettes faites sur mesure sont fabriquées au Canada et y sont vendues de même qu'aux États-Unis. La plupart des modèles de nouvelles motocyclettes vendues au Canada sont déjà visés par un certificat de conformité en matière d'émissions délivré par l'EPA des États-Unis, parce qu'elles sont également mises en marché aux États-Unis.

#### *Contribution des véhicules routiers à la pollution atmosphérique au Canada*

Les véhicules routiers contribuent dans une large mesure à émettre divers polluants atmosphériques, dont les composés organiques volatils (COV), les oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), les particules, le monoxyde de carbone (CO) et les oxydes de soufre (SO<sub>x</sub>), lesquels sont collectivement désignés sous le nom de « principaux contaminants atmosphériques » (PCA). Les NO<sub>x</sub> et les COV interviennent tous deux dans une série de réactions complexes menant à la formation d'ozone troposphérique, qui est un irritant respiratoire et l'un des principaux composants du smog. Ce dernier est un mélange nocif de polluants atmosphériques, formé principalement d'ozone troposphérique et de particules, et il revêt souvent la forme d'une brume recouvrant les centres urbains.

Le tableau 1 résume la contribution estimative des motocyclettes aux émissions totales attribuables aux véhicules routiers.

**Tableau 1 : Émissions estimatives des véhicules routiers (2000)<sup>4</sup>**

Polluant	Catégorie de véhicules routiers	Émissions totales (kilotonnes)
COV	Lourds	31,9
	Légers	371,9
	Motocyclettes	1,3
CO	Lourds	259,7
	Légers	5461,1
	Motocyclettes	8,6
NO <sub>x</sub>	Lourds	529,9
	Légers	319,3
	Motocyclettes	0,8

Les normes d'émissions concernant les motocyclettes routières n'ont pas changé depuis de nombreuses années. Si l'on ne modifie pas ces normes, les émissions totales attribuables aux motocyclettes devraient augmenter entre 2004 et 2020, et ce, en raison de l'augmentation prévue du nombre des motocyclettes et de la distance parcourue par ces dernières. Si l'on combine ce fait aux diminutions prévues des émissions dues aux véhicules et aux camions légers et lourds à cause de l'introduction de véhicules moins polluants en vue de satisfaire à des dispositions réglementaires plus strictes, la contribution, en pourcentage, des motocyclettes aux émissions imputables aux véhicules routiers passera, entre 2000 et 2020, de 0,3 à 1,8 pour les COV, de 0,1 à 0,5 pour le CO et de 0,1 à 0,8 pour les NO<sub>x</sub>.

Bien que l'on s'attende à ce que les émissions totales des motocyclettes demeurent considérablement inférieures à la contribution des véhicules légers et lourds, ces émissions peuvent être une source importante de pollution atmosphérique parce que l'on utilise souvent ces véhicules en milieu urbain lors des périodes de temps chaud qui sont associées à la formation de l'ozone troposphérique et du smog.

<sup>4</sup> Environment Canada's "2000 Criteria Air Contaminants (CAC) Emission Summary" available at [www.ec.gc.ca/pdb/cac/cac\\_home\\_e.cfm](http://www.ec.gc.ca/pdb/cac/cac_home_e.cfm).

<sup>4</sup> « Émissions des principaux contaminants atmosphériques (PCA) du Canada pour 2000 », Environnement Canada, disponible à l'adresse [www.ec.gc.ca/pdb/cac/cac\\_home\\_f.cfm](http://www.ec.gc.ca/pdb/cac/cac_home_f.cfm).

*Policy framework: alignment with U.S. standards*

Air pollution is a serious problem in Canada and the combustion of fuels to power on-road vehicles is a major contributor to this problem, particularly in urban areas. Air pollution has major impacts on the environment and the health of Canadians. Health studies indicate that air pollution contributes to numerous adverse health impacts, including premature mortality. While emissions of some pollutants have declined over the past two decades, air pollution continues to be one of Canada's highest environmental priorities and challenges.

In 2000, Environment Canada initiated a process of consulting with a broad range of stakeholders to develop a plan for the further reduction of emissions resulting from the use of vehicles and engines. Following a thorough review and full consideration of stakeholder submissions and viewpoints, the federal Minister of the Environment published the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels.<sup>5</sup> The Agenda set out a series of regulatory and non-regulatory measures to be developed and implemented over a ten-year period to reduce emissions from a broad range of on-road and off-road vehicles and engines. The Agenda was developed in recognition that effective policies to reduce emissions must consider vehicle/engines and fuels as an integrated system.

Pursuant to the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels, Environment Canada is implementing a series of regulations for on-road and off-road vehicles and engines that are used in a broad range of applications and based on a policy of alignment with corresponding U.S. regulated requirements. This approach is founded on strong environmental and economic rationales and has been widely supported by stakeholders.

The proposed amendments continue the established policy of aligning Canada's emission requirements with those of the United States.

Changes to technical emission standards for motorcycles

The following sections summarize the main elements of the new U.S. rule and, where applicable, describe

- the consequential automatic changes to the current Regulations resulting from existing incorporations by reference of U.S. standards; and
- the proposed amendments to the current Regulations that are necessary to maintain alignment with U.S. standards for 2006 and later model year motorcycles.

Any reference to "standards" in the context of the Regulations refers to regulatory standards and, for all purposes of interpretation or application of the U.S. rule referenced in the proposed amendments, readers should consult the official publication in the U.S. Federal Register.<sup>6</sup>

<sup>5</sup> Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels, Minister of the Environment, *Canada Gazette*, Part I, February 17, 2001.

<sup>6</sup> Control of Emissions from Highway Motorcycles, Final Rule, U.S. Environmental Protection Agency, Federal Register, January 15, 2004 ([www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm](http://www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm)).

*Cadre stratégique : harmonisation avec les normes des États-Unis*

La pollution atmosphérique est un grave problème au Canada, et la combustion de carburants pour alimenter les moteurs des véhicules routiers en est une cause importante, principalement dans les régions urbaines. La pollution atmosphérique a d'importants effets sur l'environnement et sur la santé des Canadiens. Des études sur la santé ont démontré que la pollution atmosphérique contribue à d'importants effets nocifs sur la santé, dont la mortalité prématurée. Même si les émissions de certains polluants ont diminué au cours des deux dernières décennies, la pollution atmosphérique demeure parmi les priorités et les défis les plus importants du Canada en matière d'environnement.

En 2000, Environnement Canada a lancé un processus de consultation auprès d'un vaste éventail de parties intéressées en vue d'élaborer un plan destiné à réduire davantage les émissions résultant de l'utilisation des véhicules et des moteurs. À la suite d'un examen approfondi de l'ensemble des soumissions et des points de vue des parties intéressées, le ministre fédéral de l'Environnement a publié le Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants<sup>5</sup>. Ce programme expose une série de mesures réglementaires et non réglementaires à élaborer et à mettre en œuvre sur une période de dix ans en vue de réduire les émissions d'une large gamme de véhicules routiers et hors route et de leurs moteurs. L'élaboration du programme repose sur le principe que, pour être efficaces, les politiques de réduction des émissions doivent considérer les véhicules/moteurs et les carburants comme un système intégré.

Conformément au Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, Environnement Canada met en œuvre une série de dispositions réglementaires axées sur les véhicules routiers et hors route et leurs moteurs qui sont utilisés dans un vaste éventail d'applications. Ces dispositions sont également fondées sur une politique d'harmonisation avec les exigences réglementaires correspondantes des États-Unis. Cette démarche est étayée par de sérieuses justifications environnementales et économiques et bénéficie du vaste appui des parties intéressées.

Les modifications proposées poursuivent la politique établie, qui consiste à harmoniser les exigences du Canada en matière d'émissions avec celles des États-Unis.

Changements apportés aux normes d'émissions techniques visant les motocyclettes

Les sections qui suivent résument les principaux aspects de la nouvelle règle des États-Unis et, s'il y a lieu, décrivent ce qui suit :

- les changements automatiques apportés au règlement actuel en raison des éléments existants incorporés par renvoi aux normes des États-Unis;
- les modifications proposées au règlement actuel qui s'avèrent nécessaires pour assurer son harmonisation avec les normes des États-Unis qui visent les motocyclettes de l'année de modèle 2006 et des années suivantes.

Toute référence faite aux « normes », dans le contexte du Règlement, renvoie aux normes réglementaires et, pour toute interprétation ou application de la règle des États-Unis dont il est question dans les modifications proposées, le lecteur est prié de consulter le texte officiel publié dans le U.S. Federal Register<sup>6</sup>.

<sup>5</sup> Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, ministre de l'Environnement, *Gazette du Canada*, Partie I, 17 février 2001.

<sup>6</sup> Control of Emissions from Highway Motorcycles; Final Rule, U.S. Environmental Protection Agency, Federal Register, 15 janvier 2004 ([www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm](http://www.epa.gov/fedrgstr/EPA-AIR/2004/January/Day-15/a006.htm)).

*1) New standards for exhaust, evaporative and crankcase emissions*

The current *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* incorporate the U.S. technical emission standards by reference to the U.S. Code of Federal Regulations for a given model year of vehicle. Accordingly, the EPA's new exhaust, evaporative and crankcase emission standards for 2006 and later model year on-road motorcycles for the existing scope of Class I to III motorcycles are automatically incorporated under the current Regulations.

Motorcycles are currently required to comply with these emission standards for a defined "full useful life" period. The useful life is specified in years and as accumulated mileage, whichever comes first, and varies depending on the class of motorcycle. Under the current Regulations, the useful life for motorcycles is based on engine displacement and is divided into three classes, with each class having a different "useful life" as outlined in Table 2.

**Table 2: Current on-road motorcycle displacement classes and useful life**

Motorcycle Class	Engine Displacement (cc)	Useful Life
I	50–169	5 years or 12 000 km
II	170–279	5 years or 18 000 km
III	280 +	5 years or 30 000 km

Under the U.S. rule, current Class I motorcycles (i.e. 50–169 cc) will be renamed "Class IB" and will retain the same useful life of 5 years or 12 000 km. This name change is automatically incorporated into the current Regulations. The useful life for Classes II and III will remain unchanged.

Under the current Regulations, the exhaust emission limits for total HC and CO from motorcycles are 5.0 grams/kilometre (g/km) and 12 g/km, respectively, which are aligned with current U.S. federal rules for pre-2006 motorcycles. Table 3 summarizes the new U.S. on-road motorcycle exhaust emission standards and implementation schedules. These more stringent emission standards will automatically apply to all current classes of on-road motorcycles (i.e. Class IB to III).

**Table 3: New on-road motorcycle exhaust emission standards**

Implementation Model Year	Motorcycle Class	Engine Displacement (cc)	HC (g/km)	HC + NO <sub>x</sub> (g/km)	CO (g/km)
2006 and later	IB	< 170	1.0	1.4*	12.0
2006 and later	II	170–279	1.0	1.4*	12.0
2006–2009 (Tier 1)	III	280 +	--	1.4	12.0
2010 and later (Tier 2)			--	0.8	12.0

\* Companies have the option of meeting a combined HC+NO<sub>x</sub> standard for Class I and II motorcycles instead of the HC standard. Companies may use optional emission averaging to demonstrate compliance with HC+NO<sub>x</sub> standards.

*1) Nouvelles normes pour les émissions des gaz d'échappement, des gaz d'évaporation et du carter*

La version actuellement en vigueur du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* incorpore les normes d'émissions techniques des États-Unis par renvoi au U.S. Code of Federal Regulations pour une année de modèle donnée de véhicules. Par conséquent, les nouvelles normes de l'EPA en matière d'émissions de gaz d'échappement, de gaz d'évaporation et du carter qui s'appliquent aux motocyclettes routières des classes I à III de l'année de modèle 2006 et des années suivantes sont automatiquement incorporées au règlement actuel.

À l'heure actuelle, les motocyclettes sont tenues de se conformer à ces normes d'émissions pendant une période définie, appelée « durée totale de vie utile ». La durée de vie utile est précisée sous forme d'années ainsi que sous forme de kilométrage accumulé, selon la première occurrence, et elle varie selon la classe de motocyclettes. Aux termes du règlement actuel, la durée de vie utile des motocyclettes est basée sur la cylindrée du moteur et est divisée en trois classes, dotées chacune d'une « durée de vie utile » différente, comme l'illustre le tableau 2.

**Tableau 2 : Classes actuelles de cylindrée des motocyclettes routières et durée de vie utile**

Classe de motocyclettes	Cylindrée du moteur (cm <sup>3</sup> )	Durée de vie utile
I	50-169	5 ans ou 12 000 km
II	170-279	5 ans ou 18 000 km
III	280 +	5 ans ou 30 000 km

D'après la règle des États-Unis, la classe I actuelle (motocyclettes d'une cylindrée de 50 cm<sup>3</sup> à 169 cm<sup>3</sup>) sera rebaptisée « classe IB » et conservera la même durée de vie utile de 5 ans ou 12 000 km. Ce changement de nom est incorporé automatiquement au règlement actuellement en vigueur. Les durées de vie utile prévues pour les classes II et III ne changeront pas.

Selon le règlement actuel, les limites d'émissions de gaz d'échappement, pour les émissions totales de HC et de CO, provenant des motocyclettes sont de 5,0 grammes par kilomètre (g/km) et de 12 g/km, respectivement, ce qui est conforme aux règles fédérales actuellement en vigueur aux États-Unis pour les motocyclettes qui datent d'avant 2006. Le tableau 3 résume les nouvelles normes d'émissions des États-Unis concernant les gaz d'échappement des motocyclettes routières, de même que les calendriers de mise en œuvre. Ces normes plus strictes s'appliqueront automatiquement à toutes les classes actuelles de motocyclettes routières (c'est-à-dire de la classe IB à la classe III).

**Tableau 3 : Nouvelles normes d'émissions de gaz d'échappement pour les motocyclettes routières**

Année-modèle de mise en œuvre	Classe de motocyclette	Cylindrée du moteur (cm <sup>3</sup> )	HC (g/km)	HC + NO <sub>x</sub> (g/km)	CO (g/km)
À compter de 2006 inclusivement	IB	< 170	1,0	1,4*	12,0
À compter de 2006 inclusivement	II	170-279	1,0	1,4*	12,0
De 2006 à 2009 (« Tier 1 »)	III	280 +	--	1,4	12,0
À compter de 2010 inclusivement (« Tier 2 »)			--	0,8	12,0

\* Les entreprises ont le choix de satisfaire à une norme HC+NO<sub>x</sub> combinée pour les motocyclettes de classes I et II, plutôt qu'à la norme HC. Les entreprises peuvent recourir à la mise en moyenne facultative des émissions afin de démontrer leur conformité aux normes relatives aux émissions de HC+NO<sub>x</sub>.

The current Regulations do not establish limits to control evaporative emissions<sup>7</sup> from on-road motorcycles. Beginning in the 2008 model year, the new U.S. rule requires that fuel tanks and fuel hoses on on-road motorcycles meet permeation emission<sup>8</sup> standards. These standards limit fuel tank permeation to 1.5 grams per square metre per day (g/m<sup>2</sup>/day) based on the inside area of the tank and limit fuel hose permeation to 15 g/m<sup>2</sup>/day based on the inside area of the hose. These new permeation emission standards for 2008 and later model year motorcycles are automatically incorporated by reference into the current Regulations.

New test procedures to measure evaporative emissions resulting from permeation losses and changes to test fuel specifications (i.e. lower sulphur content) are automatically incorporated through existing references to U.S. test procedures.

## 2) Proposed regulation of small displacement motorcycles (less than 50 cc)

For the first time, the EPA's new emission rules will establish emission standards for on-road motorcycles having an engine displacement of less than 50 cc beginning with the 2006 model year. In addition to the above, motorcycles that "cannot start from a dead stop using only the engine" will no longer be excluded from having to comply with emission standards for on-road motorcycles.

Environment Canada proposes to amend the definition of "motorcycle" under the current Regulations to remove the existing exclusions for vehicles that have an engine displacement of less than 50 cc and vehicles that cannot start from a dead stop using only the engine. This will ensure that the scope of on-road motorcycles subject to emission standards continues to be aligned with the United States. Any motorcycle that cannot exceed a maximum speed of 40 km/hr (25 mph) over a paved level surface will continue to be considered not to be an "on-road vehicle" under the Regulations and will continue to not be subject to the emission standards for on-road motorcycles, which is consistent with U.S. requirements. Generally, any "motorcycle-type" vehicle that is considered not to be an on-road vehicle would be deemed to be an "off-road recreational vehicle" and would be subject to its own set of emission standards. The Department is currently developing emission regulations for off-road recreational vehicles.

Consistent with the new U.S. rule, vehicles with a displacement of less than 50 cc will be considered to be "Class IA" motorcycles with a useful life of 5 years or 6 000 km, whichever comes first.

Environment Canada is proposing new exhaust, evaporative and crankcase emission standards for Class IA motorcycles, consistent with the new U.S. federal rules for 2006 and later model year motorcycles. The proposed new exhaust emission limits for total HC and CO are 1.0 g/km and 12 g/km, respectively. Also consistent with the U.S. rule, it is proposed that companies have the option to demonstrate compliance with an HC+NO<sub>x</sub> exhaust emission limit of 1.4 g/km in lieu of the HC limit. The proposed

Le règlement actuel ne fixe pas de limites pour les émissions de gaz d'évaporation<sup>7</sup> des motocyclettes routières. La nouvelle règle des États-Unis exige qu'à compter de l'année de modèle 2008, les réservoirs d'essence et les tuyaux d'alimentation en essence des motocyclettes routières devront satisfaire aux normes d'émissions par perméation<sup>8</sup>. Ces dernières limitent la perméation du réservoir d'essence à 1,5 gramme par mètre carré par jour (g/m<sup>2</sup>/jour) selon la surface intérieure du réservoir, et celle des tuyaux d'alimentation en essence à 15 g/m<sup>2</sup>/jour selon la surface intérieure du tuyau. Ces nouvelles normes d'émissions qui visent les motocyclettes de l'année de modèle 2008 et des années suivantes sont automatiquement incorporées par renvoi au règlement actuel.

De nouvelles méthodes d'essai de contrôle, permettant de mesurer les émissions de gaz d'évaporation attribuables aux pertes par perméation, ainsi que les changements apportés aux spécifications des carburants d'essai (c'est-à-dire la réduction de la teneur en soufre), sont automatiquement incorporées par les renvois existants aux méthodes d'essai de contrôle des États-Unis.

## 2) Projet de règlement sur les motocyclettes de petite cylindrée de moteur (moins de 50 cm<sup>3</sup>)

Pour la première fois, les nouvelles règles de l'EPA en matière d'émissions fixeront des normes axées sur les motocyclettes routières dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm<sup>3</sup> à compter de l'année de modèle 2006. De plus, les motocyclettes ne pouvant pas « démarrer à partir du point mort à l'aide du moteur seulement » devront satisfaire aux normes d'émissions applicables aux motocyclettes routières.

Environnement Canada se propose de modifier la définition d'une « motocyclette » dans le règlement actuel afin d'enlever les exclusions applicables aux véhicules dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm<sup>3</sup> et aux véhicules qui ne peuvent pas démarrer à partir du point mort à l'aide du moteur seulement. Cette mesure garantira que l'éventail des motocyclettes routières soumises aux normes d'émissions continuera d'être harmonisé avec les normes des États-Unis. Toute motocyclette incapable de dépasser une vitesse maximale de 40 km/h (25 milles à l'heure) sur une surface pavée et de niveau ne sera toujours pas considérée comme un « véhicule routier » aux termes du Règlement, ni assujettie aux normes d'émissions concernant les motocyclettes routières, ce qui cadre avec les exigences des États-Unis. En général, n'importe quel véhicule de type « motocyclette » qui n'est pas considéré comme un véhicule routier devrait faire partie de la catégorie des « véhicules récréatifs hors route » et être assujetti à sa propre série de normes d'émissions. Le Ministère met actuellement au point des dispositions réglementaires axées sur les émissions des véhicules récréatifs hors route.

Conformément à la nouvelle règle des États-Unis, les véhicules dont le moteur est d'une cylindrée de moins de 50 cm<sup>3</sup> seront considérés comme des motocyclettes de la « classe IA » et ayant une durée de vie utile de 5 ans ou de 6 000 km, selon la première occurrence.

Environnement Canada propose de nouvelles normes concernant les émissions de gaz d'échappement, de gaz d'évaporation et du carter pour les motocyclettes de la classe IA, ce qui s'accorde avec les nouvelles règles fédérales des États-Unis qui visent les motocyclettes de l'année de modèle 2006 et des années suivantes. Les nouvelles limites d'émissions de gaz d'échappement que l'on propose pour les émissions totales de HC et de CO sont de 1,0 g/km et de 12 g/km, respectivement. Toujours en accord avec

<sup>7</sup> "Evaporative emissions" refer to HC emissions that result from the evaporation of fuel.

<sup>8</sup> "Permeation emissions" refer to evaporative emissions that result from the permeation of fuel through the fuel system materials.

<sup>7</sup> Les « émissions de gaz d'évaporation » désignent les émissions d'hydrocarbures résultant de l'évaporation du carburant.

<sup>8</sup> Les « émissions par perméation » désignent les émissions résultant de la perméation du carburant passant au travers des matières du système de carburant.

evaporative standard is the same as that being applied to Classes IB to III motorcycles beginning in the 2008 model year (i.e. permeation emission limits of 1.5 g/m<sup>2</sup>/day for fuel tanks and 15 g/m<sup>2</sup>/day for fuel system hoses). As well, it is proposed that the existing prohibition on the release of crankcase emissions be extended to apply to Class IA motorcycles.

The U.S. final rule sets out provisions that, under certain limited conditions, on-road Class IA motorcycles can be equipped with less than 50 cc displacement engines certified for off-road use. These engines would be certified for use in off-road motorcycles, snowmobiles, and all-terrain vehicles, or certified as off-road small spark-ignition engines at or below 19 kilowatts for use in lawnmowers, snow blowers, chainsaws, etc. The proposed amendments make allowances for a similar approach in Canada.

Also consistent with U.S. rules, the proposed amendments introduce new exhaust emission test procedures for Class IA motorcycles (incorporated by reference). The new test procedure specifies that a modified version of the existing Class I driving cycle be applied to Class IA motorcycles having a top speed of less than 58.7 km/hr (36.5 mph). The new test procedure is modified by adjusting each speed point of the driving cycle by the ratio of the top speed of the motorcycle to 58.7 km/hr (36.5 mph), which is the top speed of the existing Class I drive cycle. The "vehicle top speed" is the highest sustainable speed on a flat paved surface with a rider weighing 80 kg (176 lbs). The modified cycle is intended to ensure that these motorcycles are tested within their operational limits. Any Class IA motorcycle with a top speed at or greater than 58.7 km/hr (36.5 mph) is required to be tested using the existing and unmodified Class I driving cycle.

The vast majority of motorcycles imported into Canada are sold concurrently in the United States and are certified as compliant with EPA emission standards. Nonetheless, Environment Canada recognizes that the timing to adjust to the new requirements can be a challenge, particularly for small importers of low-displacement motorcycles. Accordingly, in order to provide companies with sufficient lead time, the Department is proposing that motorcycles with an engine displacement of less than 50 cc that are manufactured on or after July 1, 2006, be required to comply with the new emission standards.

### 3) Proposed optional corporate emissions averaging

The new U.S. rule introduces the option for companies to meet certain emission standards (i.e. exhaust HC+NO<sub>x</sub> and fuel tank permeation) on a corporate fleet average basis. Companies can opt to certify some motorcycles at specified emission levels (known as the Family Emission Limits or "FELs") above the prescribed emission standard and certify other motorcycles to FELs below the standard, provided that the calculated sales-weighted average emissions level of such motorcycles in a company's new motorcycle fleet of a given model year does not exceed the applicable emission standard. The formula used for calculating a

la règle des États-Unis, il est proposé que les entreprises aient le choix de démontrer qu'elles se conforment à une limite d'émissions HC+NO<sub>x</sub> de 1,4 g/km, plutôt qu'à la limite fixée pour les HC. La norme proposée pour les gaz d'évaporation est la même que celle qui s'appliquera aux motocyclettes des classes IB à III à compter de l'année de modèle 2008 (des limites d'émissions par perméation de 1,5 g/m<sup>2</sup>/jour pour les réservoirs d'essence et de 15 g/m<sup>2</sup>/jour pour les tuyaux d'alimentation en essence). Il est proposé en outre que l'interdiction actuelle concernant les émissions du carter s'étende aux motocyclettes de la classe IA.

La règle finale des États-Unis comporte des dispositions prévoyant que, dans certaines conditions restreintes, les motocyclettes routières de classe IA peuvent être munies d'un moteur d'une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup>, homologué pour une utilisation hors route. Ces moteurs seraient homologués pour être utilisés dans des motocyclettes hors route, des motoneiges et des véhicules tout-terrain, ou homologués à titre de petits moteurs hors route à allumage commandé d'une puissance de 19 kilowatts ou moins utilisés dans les tondeuses à gazon, les souffleuses à neige, les tronçonneuses, etc. Les modifications proposées prévoient l'adoption d'une approche similaire au Canada.

Toujours en accord avec les règles des États-Unis, les modifications proposées introduisent de nouvelles méthodes d'essai de contrôle des émissions de gaz d'échappement pour les motocyclettes de la classe IA (méthode incorporée par renvoi). La nouvelle méthode d'essai de contrôle précise qu'une version modifiée du cycle actuel de conduite prévu pour la classe I doit être appliquée aux motocyclettes de la classe IA ayant une vitesse maximale de moins de 58,7 km/h (36,5 milles à l'heure). La nouvelle méthode d'essai de contrôle est modifiée en rajustant chaque point de vitesse du cycle de conduite en fonction du rapport entre la vitesse maximale de la motocyclette et la vitesse soutenable maximale du cycle de conduite existant pour les motocyclettes de la classe I, soit 58,7 km/h (36,5 milles à l'heure). La « vitesse maximale du véhicule » est la vitesse la plus élevée que maintient un motocycliste pesant 80 kg (176 lb) sur une surface pavée et de niveau. L'objectif du cycle modifié est d'assurer que ces motocyclettes soient contrôlées à l'intérieur de leurs limites opérationnelles. Toute motocyclette de la classe IA dont la vitesse maximale est de 58,7 km/h (36,5 milles à l'heure) ou plus doit être contrôlée selon le cycle de conduite existant et non modifié de la classe I.

La grande majorité des motocyclettes importées au Canada sont aussi vendues aux États-Unis et homologuées comme étant conformes aux normes d'émissions de l'EPA des États-Unis. Environnement Canada reconnaît toutefois que le temps nécessaire pour s'adapter aux nouvelles exigences peut poser des difficultés, surtout pour les petits importateurs de motocyclettes de faible cylindrée. Par conséquent, afin d'accorder aux entreprises un délai suffisant, le Ministère propose que les motocyclettes d'une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup> et construites après le 1<sup>er</sup> juillet 2006 inclusivement soient tenues d'être conformes aux nouvelles normes d'émissions.

### 3) Possibilité de satisfaire à la norme moyenne pour le parc de motocyclettes d'entreprise

La nouvelle règle des États-Unis offre aux entreprises la possibilité de satisfaire à certaines normes d'émissions (par exemple, HC+NO<sub>x</sub> pour les gaz d'échappement et perméation des réservoirs d'essence) qui s'appliquent aux émissions moyennes d'un parc de motocyclettes d'entreprise. Les entreprises peuvent choisir d'homologuer certaines motocyclettes selon des niveaux d'émissions précisés (appelés « limites d'émissions par famille » ou « LEF ») supérieurs à la norme d'émissions prescrite et d'homologuer d'autres motocyclettes selon une LEF inférieure à la norme, pourvu que le niveau d'émissions calculé selon la

company's average HC+NO<sub>x</sub> exhaust emission level for a given model year is

Average Emission Level =

$$\left[ \sum_i (FEL)_i \times (UL)_i \times (\text{Production})_i \right] / \left[ \sum_i (\text{Production})_i \times (UL)_i \right]$$

where,

FEL<sub>i</sub> = the family emission limit applicable to the engine family;

UL<sub>i</sub> = the useful life of the engine family; and

Production<sub>i</sub> = the number of vehicles in the engine family.

A company may use emissions averaging as the basis for demonstrating compliance with the Tier 1 and Tier 2 "HC+NO<sub>x</sub>" exhaust emission standards for Class III motorcycles, with a maximum allowable FEL of 5.0 g/km for the 2006–2009 model years and 2.5 g/km for 2010 and beyond. Companies that certify Class I and Class II motorcycles to the optional HC+NO<sub>x</sub> emission standard can establish a separate averaging program for those classes with a maximum allowable FEL of 5.0 g/km for the 2006 model year and beyond.

Emission credits<sup>9</sup> generated by a company's Class III fleet of a model year may be used to offset a deficit in its Class I and II fleet in the same model year (credits are adjusted to account for different useful life).

Similarly, a company may use emissions averaging as the basis for demonstrating compliance with the permeation emission standards for non-metal fuel tanks for the 2008 and later model year motorcycles. The formula used for calculating a company's average fuel tank permeation emission level for a given model year is similar to the one for the HC+NO<sub>x</sub> exhaust emission level, where

FEL<sub>i</sub> = the family emission limit applicable to the engine family;

UL<sub>i</sub> = the useful life of the engine family in years; and

Production<sub>i</sub> = the number of vehicles in the engine family multiplied by the average internal surface area of the vehicles' fuel tanks.

The U.S. rule does not specify a maximum allowable FEL and does not allow for the generating or banking of credits or deficits in its permeation emissions averaging provisions.

Environment Canada is proposing to adopt provisions to allow companies to meet the applicable 2006 and later model year emission standards in Canada on the basis of Canadian corporate fleet average emissions. While the averaging provisions are based on those of the United States, there are differences aimed at specifically recognizing U.S. certified vehicles that are sold concurrently in both countries. Under the proposed amendments, a company's fleet of new motorcycles manufactured or imported for sale in Canada may include motorcycles that are certified to an

moyenne pondérée des ventes du parc de nouvelles motocyclettes d'une année de modèle donnée appartenant à l'entreprise ne dépasse pas la norme applicable. La formule utilisée pour calculer le niveau moyen d'émissions HC+NO<sub>x</sub> du parc d'une entreprise pour une année de modèle donnée est la suivante :

Niveau moyen d'émission =

$$\left[ \sum_i (LEF)_i \times (DV)_i \times (\text{Production})_i \right] / \left[ \sum_i (\text{Production})_i \times (DV)_i \right]$$

où :

LEF<sub>i</sub> = la limite d'émissions par famille pertinente à la famille de moteurs;

DV<sub>i</sub> = la durée de vie utile de la famille de moteurs;

Production<sub>i</sub> = le nombre de véhicules dans la famille de moteurs.

Une entreprise peut utiliser la moyenne des émissions pour démontrer la conformité des motocyclettes de classe III aux normes d'émissions combinées HC+NO<sub>x</sub> « Tier 1 » et « Tier 2 », fondée sur une LEF maximale acceptable de 5,0 g/km pour les années de modèles 2006 à 2009 et de 2,5 g/km à compter de l'année de modèle 2010. Les entreprises qui homologuent des motocyclettes de classe I et de classe II selon la norme d'émissions combinée optionnelle HC+NO<sub>x</sub> peuvent établir un programme distinct de mise en moyenne des émissions pour ces classes, en prenant pour base une LEF acceptable maximale de 5,0 g/km à compter de l'année de modèle 2006.

Les crédits relatifs<sup>9</sup> aux émissions générés par le parc de motocyclettes de classe III d'une entreprise peuvent servir à compenser le déficit relatif aux émissions du parc de motocyclettes de classes I et II de la même année-modèle (les crédits sont rajustés pour tenir compte des durées de vie utile différentes).

Parallèlement, une entreprise peut recourir à la mise en moyenne des émissions comme base pour montrer qu'elle satisfait à la norme d'émissions par perméation qui vise les réservoirs d'essence non métalliques des motocyclettes de l'année de modèle 2008 et des années suivantes. La formule utilisée pour calculer le niveau moyen des émissions par perméation des réservoirs d'essence pour une année de modèle donnée est similaire à celle qui s'applique au niveau d'émissions HC+NO<sub>x</sub> où :

LEF<sub>i</sub> = la limite d'émissions par famille qui s'applique à la famille de moteurs;

DV<sub>i</sub> = la durée de vie utile de la famille de moteurs, exprimée en années;

Production<sub>i</sub> = le nombre de véhicules dans la famille de moteurs, multiplié par la surface interne moyenne des réservoirs d'essence des véhicules.

La règle des États-Unis ne précise pas de LEF admissible maximale et ne permet pas de générer ou d'accumuler des crédits ou des déficits dans ses dispositions relatives à la mise en moyenne des émissions par perméation.

Environnement Canada se propose d'adopter des dispositions qui permettraient aux entreprises de satisfaire aux normes d'émissions applicables à l'année de modèle 2006 et aux années suivantes au Canada, en prenant pour base les émissions moyennes d'un parc d'entreprise canadien. Tandis que les dispositions de mise en moyenne s'inspirent de celles des États-Unis, il y a tout de même des différences qui visent à reconnaître expressément les véhicules homologués aux États-Unis qui sont vendus des deux côtés de la frontière. D'après les modifications proposées, le parc

<sup>9</sup> Emission credits are generated when a company's fleet average emissions value in a model year is lower than the prescribed standard for the class; an emission deficit is incurred when a company's fleet average emissions value in a model year exceeds the prescribed standard for the class.

<sup>9</sup> Les crédits relatifs aux émissions sont générés lorsque la valeur des émissions moyennes du parc d'une entreprise pour une année de modèle donnée est inférieure à la norme prescrite pour la classe; un déficit relatif aux émissions se produit lorsque la valeur des émissions moyennes du parc d'une entreprise pour une année de modèle donnée est supérieure à la norme prescrite pour la classe.

FEL that is above the applicable emission standard as long as (1) the motorcycles comply with the FEL referred to in the EPA certificate of conformity and belong to an engine family of which the total number of units sold in Canada does not exceed the total number of units sold in the United States; or (2) if a company's fleet includes motorcycles not meeting these criteria, the company conforms with the applicable emission standards on the basis of the average emissions of all its motorcycles that are certified to an FEL, or only of those motorcycles that do not meet the specified criteria.

The proposed Regulations require that companies manufacturing or importing motorcycles for sale in Canada submit an end-of-model-year report to Environment Canada. In any model year where a company's fleet of new motorcycles includes motorcycles certified to an FEL that exceeds the applicable emission standard, the proposed amendments require that the company's report contain specific information related to their fleet average emission values for the model year. The reporting requirements will allow the Department to monitor the fleet average emission performance of companies.

#### 4) Proposed flexibility for small-volume manufacturers

The U.S. rules provide new compliance flexibilities for "small-volume manufacturers,"<sup>10</sup> which are manufacturers and importers with fewer than 500 employees worldwide and fewer than 3 000 U.S. motorcycle sales per year. Small-volume manufacturers are required to comply with the Tier 1 standards for Class III motorcycles beginning in the 2008 model year, two years later than for larger companies. In addition, small-volume manufacturers are not required to comply with the Tier 2 standards for Class III motorcycles.<sup>11</sup> The types of classic and custom motorcycles typically built by small-volume manufacturers tend to make the addition of new technologies a uniquely resource-intensive prospect. The Tier 2 standards are not being applied by the United States to small-volume manufacturers at this time, as they represent a significant technological challenge and are potentially infeasible for these small manufacturers. The general intent of the U.S. special provisions for small-volume manufacturers was stated by the EPA as "to reduce the burden while ensuring the vast majority of the program is implemented to ensure timely emission reductions."

Under Canada's current Regulations, motorcycles sold in the United States under small-volume manufacturer provisions would be eligible for sale in Canada through the acceptance of the EPA certificate of conformity as evidence of conformity with Canada's corresponding emission standards. Given the established policy of alignment, Environment Canada also intends that Class III motorcycles manufactured in, or imported into, Canada by a company dealing in small volumes of motorcycles that are not covered by U.S. certification be subject to emission standards equivalent to

de motocyclettes neuves construites ou importées en vue de leur vente au Canada que possède une entreprise peut inclure des motocyclettes qui sont homologuées en fonction d'une LEF supérieure à la norme d'émissions applicable, dans la mesure où : (1) les motocyclettes sont conformes à la LEF mentionnée dans le certificat de conformité de l'EPA et appartiennent à une famille de moteurs dont le nombre total d'unités vendues au Canada n'excède pas le nombre total d'unités vendues aux États-Unis; ou (2) si le parc d'une entreprise comprend des motocyclettes qui ne satisfont pas à ces critères, l'entreprise se conforme aux normes d'émissions applicables en prenant pour base les émissions moyennes de toutes ses motocyclettes homologuées en fonction d'une LEF, ou uniquement celles qui ne satisfont pas aux critères précisés.

Le règlement proposé exige que les entreprises qui construisent des motocyclettes ou en importent en vue de leur vente au Canada soumettent à Environnement Canada un rapport de fin d'année de modèle. Pour toute année de modèle où le parc de nouvelles motocyclettes d'une entreprise comprend des motocyclettes homologuées selon une LEF qui excède la norme d'émissions applicable, les modifications proposées exigent que le rapport soumis par l'entreprise contienne des renseignements précis sur les valeurs d'émissions moyennes de son parc pour l'année de modèle en question. L'obligation de produire un rapport permettra au Ministère de surveiller le rendement des entreprises au chapitre des émissions moyennes de leur parc.

#### 4) Mesures d'assouplissement proposées pour les constructeurs à faible volume

Les règles des États-Unis prévoient de nouvelles mesures d'assouplissement en matière de conformité qui visent les « constructeurs à faible volume »<sup>10</sup>, c'est-à-dire les constructeurs et les importateurs comptant moins de 500 employés à l'échelle mondiale et vendant moins de 3 000 motocyclettes aux États-Unis par année. Les constructeurs à faible volume sont tenus de respecter les normes « Tier 1 » pour les motocyclettes de classe III à compter de l'année de modèle 2008, soit deux ans plus tard que les entreprises de plus grande envergure. En outre, les constructeurs à faible volume ne sont pas tenus de respecter les normes « Tier 2 » qui visent les motocyclettes de classe III<sup>11</sup>. Les types de motocyclettes classiques et faites sur mesure que fabriquent habituellement les constructeurs à faible volume ont tendance à incorporer de nouvelles technologies exigeantes en termes de ressources. À ce stade-ci, les États-Unis n'appliquent pas les normes « Tier 2 » aux constructeurs à faible volume car ces dernières représentent un défi technologique de taille et peuvent s'avérer impossibles à appliquer pour ces constructeurs. L'EPA a indiqué que l'objectif général des dispositions spéciales des États-Unis concernant les constructeurs à faible volume est le suivant : « alléger le fardeau tout en veillant à ce que la majeure partie du programme soit mise en œuvre afin de réduire les émissions en temps opportun ».

Selon le règlement canadien actuel, les motocyclettes vendues aux États-Unis dans le cadre des dispositions relatives aux constructeurs à faible volume pourraient être vendues au Canada si le certificat de conformité de l'EPA est accepté en tant que preuve de conformité aux normes d'émissions correspondantes du Canada. Compte tenu de la politique établie d'harmonisation, Environnement Canada prévoit aussi que les motocyclettes de classe III qui sont construites ou importées au Canada par une entreprise à faible volume de motocyclettes non visées par l'homologation des

<sup>10</sup> This would also include importers of motorcycles.

<sup>11</sup> The EPA indicated its intent to participate in a review planned by California in 2006 to evaluate progress in meeting the Tier 2 standards, which may include a re-evaluation of whether the Tier 2 standards should be applied to small-volume manufacturers in the future.

<sup>10</sup> Cela comprendrait également les importateurs de motocyclettes.

<sup>11</sup> L'EPA a fait part de son intention de participer à l'examen que la Californie prévoit effectuer en 2006 pour évaluer les progrès réalisés en vue de satisfaire aux normes « Tier 2 », ce qui pourrait comprendre une réévaluation dans le but de déterminer la pertinence de l'application future des normes « Tier 2 » aux constructeurs à faible volume.

those of the United States. Accordingly, similar provisions have been included in the proposed Regulations, but with the associated limit on annual sales volume reduced to a maximum of 200 motorcycles to reflect the proportional size of the Canadian market (i.e. about 8 percent).

### Alternatives

#### Status quo

At the time the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* were finalized and published (January 2003), Environment Canada was aware that the EPA had initiated a rulemaking process to develop new, more stringent emission standards for on-road motorcycles starting in the 2006 model year. This was acknowledged in the Regulatory Impact Analysis Statement (RIAS) that accompanied the publication of the Regulations. The RIAS further stated that once the new U.S. motorcycle emission standards were finalized, the Department “plans to review the final U.S. rule and take any necessary steps to ensure appropriate alignment with U.S. standards. This could include proposing amendments to the Regulations.”

The current Regulations enable a company to base its evidence of conformity with the Regulations on the certificate of conformity issued by the EPA. Given that the majority of motorcycles marketed in Canada fall into this category, the structure of the current Regulations is not expected to have a major effect on the marketability of motorcycles in Canada. However, the current Regulations would

- allow motorcycles having an engine displacement of less than 50 cc to continue to be unregulated in Canada, while they would be subject to regulations in the United States beginning with the 2006 model year; and
- not include certain flexibilities which could, in some cases, result in more restrictive requirements for models of motorcycles that may be sold in Canada but not in the United States.

The option of retaining the current standards does not take advantage of the opportunity for continued reductions in motorcycle emissions and would not be fully consistent with the policy of aligning Canada’s emission standards with those of the U.S. programs.

#### Voluntary vs. regulatory approach

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 adverse impacts on their health. Given the importance of environmental protection and improving air quality, the federal government determined that a regulatory framework is appropriate for controlling emissions from on-road vehicles and engines with the publication of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* in January 2003.

The proposed amendments continue to provide the flexibility necessary for manufacturers to operate in a competitive North American market, together with an enforceability that offers a high level of environmental protection for Canadians. The proposed amendments ensure that no single company is allowed to deviate from established standards and put other companies under competitive pressure to do likewise.

États-Unis soient assujetties à des normes d’émissions équivalentes à celles des États-Unis. Des dispositions analogues ont donc été incluses dans le règlement proposé, mais la limite connexe qui est imposée au volume annuel des ventes est réduite à un nombre maximal de 200 motocyclettes afin de refléter la taille proportionnelle du marché canadien (c’est-à-dire, environ 8 p. 100).

### Solutions envisagées

#### Statu quo

Au moment de mettre la dernière main au *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* et de le publier (janvier 2003), Environnement Canada savait que l’EPA des États-Unis avait lancé un processus d’élaboration de règlements en vue de fixer de nouvelles normes d’émissions plus strictes pour les motocyclettes routières à compter de l’année de modèle 2006. Ce fait est reconnu dans le Résumé de l’étude d’impact de la réglementation (RÉIR) qui accompagnait la publication du Règlement. On pouvait aussi lire dans le RÉIR qu’une fois que les nouvelles normes d’émissions américaines pour les motocyclettes seraient fixées, le Ministère prévoyait « examiner la règle définitive des États-Unis et prendre les mesures nécessaires pour assurer une bonne harmonisation avec les normes américaines. Cela pourrait prendre la forme de propositions de modification du règlement ».

Le règlement actuel permet à une entreprise de produire le certificat émis par l’EPA des États-Unis comme preuve de conformité au Règlement. Comme la majorité des motocyclettes mises en marché au Canada entrent dans cette catégorie, la structure du Règlement actuel ne devrait pas avoir une forte incidence sur la possibilité de commercialiser des motocyclettes au Canada. Toutefois, le règlement actuel :

- permettrait aux motocyclettes dotées d’un moteur d’une cylindrée de moins de 50 cm<sup>3</sup> de n’être toujours pas réglementées au Canada, tandis qu’elles seraient soumises à la réglementation des États-Unis à compter de l’année de modèle 2006;
- n’inclurait pas certaines mesures d’assouplissement qui, parfois, donneraient lieu à des exigences plus restrictives pour des modèles de motocyclettes pouvant être vendus au Canada mais non aux États-Unis.

L’option qui consiste à conserver les normes actuellement en vigueur ne tire pas avantage de l’occasion de continuer de réduire les émissions des motocyclettes et ne cadrerait pas tout à fait avec la politique d’harmonisation des normes d’émissions du Canada avec celles des programmes des États-Unis.

#### Démarche volontaire vs démarche réglementaire

Les véhicules routiers et leurs moteurs continuent de contribuer dans une large mesure à la pollution atmosphérique, et ce, malgré les réductions des émissions de véhicules que l’on réalise depuis les 30 dernières années. Bien des Canadiens vivent dans des régions où la pollution atmosphérique imputable à l’utilisation de véhicules a une incidence néfaste sur leur santé. Vu l’importance de la protection de l’environnement et de l’amélioration de la qualité de l’air, le gouvernement fédéral a décidé qu’il convenait de créer un cadre réglementaire pour limiter les émissions attribuables aux véhicules routiers et à leurs moteurs en publiant, en janvier 2003, le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Les modifications proposées continuent d’assurer la souplesse dont les constructeurs ont besoin pour réaliser leurs activités dans un marché nord-américain concurrentiel, de pair avec le caractère exécutoire qui s’impose pour offrir aux Canadiens un degré élevé de protection environnementale. Les modifications en question garantissent qu’aucune entreprise n’est autorisée à s’écarter des normes fixées et n’exerce sur d’autres entreprises des pressions concurrentielles identiques.

Regulations with unique Canadian standards

There are strong environmental and economic rationales for Canada to continue to align its emission standards with those of the United States. The basis for this policy is described in the RIAS supporting the publication of the current Regulations. Accordingly, the option of adopting standards that are different from U.S. federal emission standards was rejected.

Regulations aligned with U.S. rules

Given the progressive nature of U.S. federal emission standards and the highly integrated nature of the North American vehicle manufacturing industry, there has been broad stakeholder support for the policy of Canada/U.S. alignment of emission standards. This support was evidenced throughout the consultation process associated with the development of the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels and the subsequent regulatory development processes for on-road and off-road vehicle and engine emissions. Aligning with U.S. rules allows for comparable emission performance between the two countries and is cost-effective for companies and consumers. The proposed amendments for motorcycles, therefore, continue to align with the EPA emission standards, which are generally harmonized with those of the California Air Resources Board.<sup>12</sup>

The vast majority of motorcycles sold in Canada are vehicles designed for and marketed in the United States, and Canada represents approximately 8 percent of the Canada/U.S. market. The Department believes that motorcycles designed to meet the U.S. fleet average standard will, when sold concurrently in Canada, yield a similar but not identical result in Canada. Accordingly, a company's fleet average value in Canada, in respect of the motorcycles that it sells concurrently in both countries, will be "anchored" to the U.S. fleet average value and there should be no need for an independent Canadian restriction. The proposed amendments specifically recognize U.S.-certified motorcycles that are sold concurrently in both countries and allow companies to exclude these motorcycles effectively from the optional fleet average standard. The Department believes that the fleet averaging provisions are structured in a manner that will deliver fleet average emissions comparable to the United States while minimizing the regulatory burden on companies and allowing companies to market vehicles in Canada independently from the United States. The approach proposed for the motorcycle fleet averaging standards is consistent with the approach for light-duty vehicles under the current Regulations.

Environment Canada believes that an appropriate regulatory framework is necessary to remove the opportunity for individual companies to sell systematically a significant number of higher-emitting motorcycles in Canada than would be allowed in the United States. This is important to provide assurance that the long-term environmental performance of the Canadian fleet will be comparable with that of the United States.

The proposed amendments contain provisions that act as safeguards towards ensuring a Canadian fleet emission performance

Un règlement contenant des normes canadiennes uniques

Il y a de sérieuses justifications d'ordre environnemental et économique au fait que le Canada continue d'harmoniser ses normes d'émissions avec celles des États-Unis. Le fondement de cette politique est décrit dans le RÉIR de la réglementation qui accompagnait la publication du règlement actuel. Par conséquent, l'option d'adopter des normes différentes des normes d'émissions fédérales des États-Unis a donc été rejetée.

Un règlement harmonisé avec les règles des États-Unis

Vu le caractère progressif de la mise en œuvre des normes d'émissions fédérales aux États-Unis et la nature hautement intégrée de l'industrie automobile en Amérique du Nord, la politique d'harmonisation des normes d'émissions au Canada et aux États-Unis a reçu un large appui de la part des différentes parties intéressées. Cet appui s'est manifesté au cours du processus de consultation qui a mené à l'élaboration du Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, ainsi qu'au processus ultérieur d'élaboration de règlements régissant les émissions de véhicules routiers et hors route et de leurs moteurs. L'harmonisation permet d'obtenir un rendement comparable au point de vue des émissions entre les deux pays et s'avère une initiative rentable à la fois pour les entreprises et pour les consommateurs. Les modifications proposées qui se rapportent aux motocyclettes continuent donc d'être harmonisées avec les normes d'émissions de l'EPA des États-Unis, lesquelles sont généralement harmonisées avec celles du California Air Resources Board<sup>12</sup>.

La grande majorité des motocyclettes vendues au Canada sont des véhicules conçus pour les États-Unis, où ils seront également commercialisés. Les ventes au Canada représentent environ 8 p. 100 du marché canado-américain. Le Ministère croit que les motocyclettes conçues pour répondre à la norme moyenne du parc d'une entreprise des États-Unis, lorsqu'elles sont vendues en même temps au Canada, produiront au Canada un résultat similaire, mais non identique. En conséquence, la valeur des émissions moyennes du parc d'une entreprise au Canada, en ce qui concerne les motocyclettes qu'elle vend dans les deux pays, sera « arrimée » à la valeur moyenne du parc américain et il ne devrait pas être nécessaire d'établir une restriction canadienne distincte. Les modifications proposées reconnaissent précisément les motocyclettes homologuées aux États-Unis qui sont vendues à la fois dans les deux pays et permettent aux entreprises d'exclure d'une manière effective ces motocyclettes de la norme facultative moyenne du parc d'une entreprise. Le Ministère croit que les dispositions de mise en moyenne du parc d'une entreprise sont structurées de façon à donner lieu à des émissions moyennes comparables à celles des États-Unis, tout en minimisant le fardeau réglementaire imposé aux entreprises et en permettant à ces dernières de mettre en marché des véhicules au Canada indépendamment des États-Unis. La démarche qui est proposée pour la mise en moyenne des normes du parc de motocyclettes cadre avec la démarche que prévoit le règlement actuel pour les véhicules légers.

Environnement Canada croit qu'il est nécessaire d'appliquer un cadre réglementaire approprié afin d'éliminer l'occasion qu'ont des entreprises de vendre systématiquement au Canada un nombre élevé de motocyclettes plus polluantes qu'on ne le permettrait aux États-Unis. Il est important d'assurer un rendement environnemental à long terme du parc canadien comparable à celui des États-Unis.

Les modifications proposées comportent des dispositions qui agissent comme mécanismes de sauvegarde et permettent d'assurer,

<sup>12</sup> With the exception of the new EPA emission standards for motorcycles with an engine displacement of less than 50 cc.

<sup>12</sup> À l'exception des nouvelles normes d'émissions de l'EPA visant les motocyclettes dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm<sup>3</sup>.

comparable to the United States. For example, any motorcycle that is sold in Canada and the United States must meet the same emission standards (i.e. be certified to the same FEL) in Canada as in the United States. A company cannot exclude motorcycles certified to an FEL above the applicable emission standard from compliance with a fleet average standard if the total number of equivalent vehicles sold in Canada exceeds the total number of such vehicles sold in the United States. This ensures that a company cannot exclude motorcycles that are certified to higher emission limits from being subject to a fleet average standard in Canada by selling an insignificant number of such vehicles in the United States. A company must also include all eligible motorcycles in the group that is excluded from the fleet average value. Thus, a company could not choose to exclude only a portion of its eligible motorcycles while allowing others to remain in the portion of their fleet subject to the averaging requirements.

There are reasons for a company to market motorcycles uniquely in Canada and, from time to time, there are motorcycle models sold in Canada but not in the United States. The proposed amendments contain provisions to ensure that unique-Canadian motorcycles do not adversely affect the environmental performance of a company's fleet relative to the applicable emission standards.

Environment Canada is not proposing provisions for the early banking of emission credits for Class III motorcycles, as permitted by the EPA. It is believed that the added complexity of such provisions is not warranted. Given the flexibility of the proposed overall approach to the Canada fleet averaging provisions, companies are not expected to be disadvantaged by not being able to generate early emission credits.

Environment Canada is not proposing any new requirements based on the U.S. provisions regarding temporary exemptions for reasons of financial hardship or hardship due to unusual circumstances, or for volume-limited compliance exemptions including those for motorcycle kits (maximum one per individual per lifetime of the provisions) and custom motorcycles used solely for display purposes (maximum 24 per company per year). The framework for granting exemptions and the importation of "non-complying" vehicles for the purposes of exhibition, demonstration, evaluation and testing is contained directly in the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* and these issues are generally addressed on a case-by-case basis.

#### Regulations aligned with the Worldwide Motorcycle Emission Test Cycle and Standards

Canada is a signatory to the Agreement Concerning the Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be fitted and/or used on Wheeled Vehicles under the auspices of the United Nations. A primary objective of this agreement is to establish a global process by which Contracting Parties from all regions of the world can jointly develop global technical regulations regarding the safety, environmental protection, energy efficiency, and anti-theft performance of motor vehicles.

au chapitre des émissions du parc canadien, un rendement comparable à celui des États-Unis. Par exemple, n'importe quelle motocyclette vendue à la fois au Canada et aux États-Unis doit satisfaire aux mêmes normes d'émissions (c'est-à-dire, être homologuée selon la même LEF), au Canada comme aux États-Unis. Une entreprise ne peut empêcher des motocyclettes homologuées selon une LEF supérieure à la norme d'émissions applicable d'être conformes à une norme moyenne d'un parc si le nombre total de véhicules équivalents vendus au Canada est supérieur au nombre total des mêmes véhicules vendus aux États-Unis. Cette mesure garantit qu'une entreprise ne peut empêcher que des motocyclettes homologuées selon des LEF supérieures soient soumises à une norme moyenne d'un parc au Canada en vendant un nombre peu élevé de ces mêmes véhicules aux États-Unis. Une entreprise doit également inclure toutes les motocyclettes admissibles dans le groupe qui est exclu de la valeur moyenne du parc. Ainsi, une entreprise ne pourrait pas décider d'exclure une partie seulement des motocyclettes admissibles tout en permettant que d'autres demeurent dans la partie de son parc qui est assujettie aux exigences en matière de mise en moyenne.

Il y a des raisons pour lesquelles une entreprise vend des motocyclettes uniquement au Canada, et il arrive que des modèles de motocyclettes soient parfois vendus au Canada mais pas aux États-Unis. Les modifications proposées contiennent des dispositions qui permettent d'assurer que les motocyclettes strictement canadiennes n'ont pas d'effets néfastes sur le rendement environnemental du parc d'une entreprise, par rapport aux normes d'émissions applicables.

Environnement Canada ne propose pas de dispositions relatives à l'accumulation anticipée de points relatifs aux émissions pour les motocyclettes de classe III, comme le permet l'EPA des États-Unis. On croit que la complexité accrue de ces dispositions est injustifiée. Vu la souplesse de l'approche globale proposée quant aux dispositions régissant les émissions moyennes d'un parc canadien, les entreprises ne devraient pas être désavantagées si elles ne sont pas en mesure de générer des points anticipés.

Environnement Canada ne propose pas de nouvelles exigences fondées sur les dispositions des États-Unis concernant les exemptions temporaires pour difficultés d'ordre financier ou de difficultés à la suite de circonstances inhabituelles ou pour des exemptions à volume limité, y compris les motocyclettes prêtes à monter (maximum d'une motocyclette par personne pendant la vie utile des dispositions) et les motocyclettes fabriquées sur mesure utilisées uniquement à des fins d'exposition (maximum de 24 motocyclettes par entreprise par année). Le cadre régissant l'octroi d'exemptions et l'importation de véhicules « non conformes » à des fins d'exposition, de démonstration, d'évaluation et d'essai, figure directement dans la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* et ces questions sont généralement traitées au cas par cas.

#### Règlement harmonisé avec le Cycle d'essais de contrôle d'émissions harmonisé à l'échelle internationale, et normes connexes

Le Canada est signataire de l'« Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues » sous les auspices de l'Organisation des Nations Unies. Un objectif important de cet instrument consiste en la création d'un processus mondial qui permettrait aux parties contractantes de toutes les régions du globe de travailler conjointement à l'élaboration de règlements techniques mondiaux en matière de sécurité, de protection de l'environnement, d'efficacité énergétique et de rendement des dispositions antivol de véhicules automobiles.

In June 2005, the United Nations' World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations approved a new global test cycle for the measurement of motorcycle emissions that better reflects in-use operating conditions. The focus is now shifting to the development of appropriate motorcycle emission limits under the new test cycle, known as the "Worldwide Motorcycle Test Cycle" or "WMTC." Ultimately, the objective is to integrate this new test cycle into the emission regulations of nations around the world, including Canada. In the longer term, this approach will result in both improved emission testing and efficiencies for motorcycle manufacturers, through the harmonization of emission certification test procedures worldwide. Consistent with the commitments under the Agreement and with the expected action of the United States, Environment Canada intends to propose the acceptance of motorcycles certified to appropriate emission limits on the basis of the WMTC through a future regulatory process. However, at this time, Environment Canada is proposing to maintain alignment with EPA test procedures used in the emission certification of on-road motorcycles.

### **Benefits and costs**

#### Benefits

##### *Emission reductions*

Continuing to align with U.S. emission standards will introduce more stringent emission standards for on-road motorcycles. For example, on a per-vehicle basis, the proposed allowable levels of smog-forming emissions such as HCs from new Class I and II motorcycles will be reduced by 80 percent, relative to current regulated limits.

As the new, cleaner motorcycles enter the Canadian market and account for an increasing portion of the in-use fleet, the more stringent emission standards will result in considerable reductions of air pollutants emitted from the in-use fleet of on-road motorcycles. The reductions in emissions of CACs were estimated by Environment Canada.

The emission estimates indicate that the proposed amendments will result in progressively greater annual emission reductions during the 2006 to 2020 period. For the year 2020, the associated emission reductions in NO<sub>x</sub> and VOCs (includes HC exhaust and permeation emissions) relative to the base case are summarized in Table 4.

**Table 4: Emission reductions of NO<sub>x</sub> and VOCs in 2020**

Pollutant	Base Case Emissions in 2020 (kilotonnes)	Emissions in 2020 with new standards (kilotonnes)	Percentage Reduction in 2020 (with new standards vs. Base Case)
NO <sub>x</sub>	2.1	0.9	59
VOCs	3.6	2.0	45

On-road motorcycles are contributors to mobile-source air pollution and can produce more smog-forming emissions per mile

En juin 2005, le Forum mondial de l'harmonisation des règlements concernant les véhicules des Nations Unies a approuvé, pour la mesure des émissions des motocyclettes, un nouveau cycle d'essais mondial qui reflète mieux les conditions de fonctionnement en cours d'utilisation. L'accent est maintenant mis sur l'élaboration de limites d'émissions appropriées pour les motocyclettes, dans le cadre du nouveau cycle d'essais, appelé « Worldwide Motorcycle Test Cycle », ou « WMTC ». L'objectif ultime consiste à intégrer ce nouveau cycle d'essais aux règlements régissant les émissions des pays du monde entier, dont le Canada. À long terme, cette approche permettra d'améliorer à la fois les essais de contrôle d'émissions et les efficacités pour les constructeurs de motocyclettes, grâce à l'harmonisation mondiale des procédures d'homologation relatives aux essais de contrôle d'émissions. Conformément aux engagements pris en vertu de l'Accord et aux mesures que prendront vraisemblablement les États-Unis, Environnement Canada entend proposer, dans le cadre d'un processus réglementaire futur, l'acceptation des motocyclettes homologuées selon des limites d'émissions appropriées qui sont fondées sur le WMTC. Cependant, à ce stade-ci, Environnement Canada propose de maintenir l'harmonisation avec les méthodes d'essai de contrôle de l'EPA des États-Unis qui sont utilisées pour l'homologation des motocyclettes routières au chapitre des émissions.

### **Avantages et coûts**

#### Avantages

##### *Réduction des émissions*

Le maintien de l'harmonisation avec les normes d'émissions des États-Unis mènera à des normes d'émissions plus strictes pour les motocyclettes routières. Par exemple, par véhicule, les niveaux admissibles proposés des émissions génératrices de smog, comme les hydrocarbures provenant des nouvelles motocyclettes des classes I et II, seront réduites de 80 p. 100 par rapport aux limites actuellement réglementées.

À mesure que les nouvelles motocyclettes moins polluantes feront leur apparition sur le marché canadien et représenteront une part croissante du parc de motocyclettes en service, les normes d'émissions plus strictes mèneront à de nettes réductions des polluants atmosphériques émis par le parc en service de motocyclettes routières. Environnement Canada a estimé les réductions des émissions des principaux contaminants atmosphériques.

Selon les estimations des émissions, les modifications proposées mèneront à des réductions annuelles progressivement supérieures des émissions au cours de la période de 2006 à 2020. Pour l'année 2020, les réductions connexes de NO<sub>x</sub> et de COV (y compris les émissions d'hydrocarbures dans les gaz d'échappement et par perméation), par rapport au scénario de référence, sont résumées au tableau 4.

**Tableau 4 : Réduction des émissions de NO<sub>x</sub> et de COV en 2020**

Polluant	Émissions du scénario de référence en 2020 (kilotonnes)	Émissions en 2020 avec les nouvelles normes (kilotonnes)	Pourcentage de réduction en 2020 (avec les nouvelles normes vs le scénario de référence)
NO <sub>x</sub>	2,1	0,9	59
COV	3,6	2,0	45

Les motocyclettes routières contribuent à la pollution atmosphérique attribuable aux sources dites mobiles et peuvent produire, par

than a car or a light truck. It is estimated that motorcycles currently account for 0.3 percent of on-road source VOC emissions and 0.1 percent of on-road source NO<sub>x</sub> emissions. Given the more stringent emission standards that have been put in place for other classes of on-road vehicles, without tighter regulations for motorcycles, the contribution of on-road motorcycles would increase to 1.8 percent of on-road source VOCs and 0.8 percent of on-road source NO<sub>x</sub> by 2020.

It is recognized that the current Regulations automatically incorporate the new standards for Class IB to III motorcycles and that most motorcycles having an engine displacement of less than 50 cc would be designed to meet the new requirements as a result of the similar Canada and U.S. markets for motorcycles. Accordingly, the magnitude of the emission reduction benefits directly attributable to the proposed amendments are expected to be smaller than those presented above. Nonetheless, the proposed amendments provide a framework to ensure that Canada will achieve significant emission reductions from motorcycles and associated reductions in health and environmental impacts.

*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 5 summarizes a selection of health effects and their associated pollutants.<sup>13</sup>

**Table 5: Selected health effects and their associated air pollutants**

Health Effects	Pollutant
Premature mortality	PM
Hospital admissions	PM, VOCs+NO <sub>x</sub>
Emergency room visits	PM, VOCs+NO <sub>x</sub>
New cases of chronic bronchitis	PM
Respiratory illness in children	PM
Asthma symptom days	PM
Restricted activity days	PM, VOCs+NO <sub>x</sub>
Acute respiratory symptoms	PM, VOCs+NO <sub>x</sub>

The above list is not exhaustive. The combination of PM, VOCs, NO<sub>x</sub> and CO also results in adverse health effects, but the valuation of the benefits from reducing these pollutants in combination is very difficult. There are also direct health benefits from reductions in toxic substances (e.g. benzene, 1,3-butadiene, formaldehyde, acetaldehyde, acrolein).

The emission reductions associated with the adoption of the tighter standards help reduce the public's exposure to these emissions and to smog, especially since motorcycles are typically used during the summer months, when smog-related health problems are more prevalent. The new standards are also expected to help reduce exposure to airborne toxic substances for persons who operate or work with, or who are otherwise active in close proximity to,

mille, plus d'émissions génératrices de smog qu'une automobile ou une camionnette. On estime que les motocyclettes sont actuellement la cause de 0,3 p. 100 des émissions de COV et de 0,1 p. 100 des émissions de NO<sub>x</sub> produites par des sources routières. Compte tenu des normes d'émissions plus strictes qui ont été fixées pour d'autres catégories de véhicules routiers, si l'on ne resserrait pas la réglementation relative aux motocyclettes, la contribution des motocyclettes routières passerait à 1,8 p. 100 des émissions de COV et à 0,8 p. 100 des émissions de NO<sub>x</sub> produites par des sources routières d'ici 2020.

Il est reconnu que le règlement actuel incorpore automatiquement les nouvelles normes concernant les motocyclettes des classes IB à III et que la plupart des motocyclettes dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm<sup>3</sup> seraient conçues pour répondre aux nouvelles exigences à cause de la similitude du marché de motocyclettes au Canada et aux États-Unis. De ce fait, les avantages, du point de vue de la réduction des émissions, que l'on peut attribuer directement aux modifications proposées sont censés être inférieurs à ceux qui sont présentés ci-dessus. Quoiqu'il en soit, les modifications proposées créent un cadre qui permet de veiller à ce que le Canada réduise de manière significative les émissions que produisent les motocyclettes et, par la même occasion, les effets sur la santé et l'environnement.

*Avantages pour la santé et pour l'environnement*

Les réductions d'émissions décrites dans les sections précédentes généreront de multiples avantages du point de vue de la santé et de l'environnement. Les avantages pour la santé peuvent être décrits sous la forme des dommages ou des effets sur la santé qui sont évités. Le tableau 5 résume quelques effets sur la santé et les polluants qui les causent<sup>13</sup>.

**Tableau 5 : Quelques effets de certains polluants atmosphériques sur la santé**

Effets sur la santé	Polluant
Mortalité prématurée	P
Hospitalisations	P, COV+NO <sub>x</sub>
Soins d'urgence	P, COV+NO <sub>x</sub>
Nouveaux cas de bronchite chronique	P
Maladies respiratoires chez les enfants	P
Jours de crises d'asthme	P
Jours d'activités restreintes	P, COV+NO <sub>x</sub>
Symptômes respiratoires aigus	P, COV+NO <sub>x</sub>

La liste qui précède n'est pas exhaustive. La combinaison de particules P, de COV, de NO<sub>x</sub> et de CO a des effets néfastes sur la santé, mais il est fort difficile d'évaluer les avantages qu'apporterait la réduction combinée de ces polluants. La diminution des niveaux de substances toxiques (par exemple, le benzène, le 1,3-butadiène, le formaldéhyde, l'acétaldéhyde, l'acroléine) a également des effets directs sur la santé.

Les réductions d'émissions qui sont associées à l'adoption des normes plus strictes contribuent à réduire l'exposition du public à ces émissions et au smog, d'autant plus qu'on circule habituellement à motocyclette durant les mois d'été, lorsque les problèmes de santé liés au smog sont plus fréquents. Les nouvelles normes sont également censées aider à réduire l'exposition aux substances toxiques aéroportées pour les personnes qui circulent à motocyclette,

<sup>13</sup> The selection 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 NO<sub>x</sub> in the table is a proxy for ozone.

<sup>13</sup> Le choix des effets pour 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 NO<sub>x</sub> dans le tableau se substitue à l'ozone.

motorcycles. Finally, the proposed amendments will help address other environmental problems associated with these sources, such as reduced visibility.

#### *Other benefits*

In its rulemaking documents, the EPA found that the technological improvements associated with meeting the more stringent standards are expected to provide the additional benefits of improving the performance and reliability of motorcycles and reducing fuel consumption and associated carbon dioxide emissions linked to climate change.

The proposed minor editorial changes will contribute to improved clarity and consistency between the French and the English versions of the current Regulations and will not have any negative impact on the regulated community.

#### Costs

The EPA estimates that compliance with the new emission standards for 2006 and later model year motorcycles is technologically feasible, although it is recognized that there will be technical challenges in meeting the Tier 2 standards (2010 and later) for Class III motorcycles. The additional costs to manufacturers to meet the more stringent emission standards has been estimated by the EPA in their regulatory impact analysis for their final rule to control emissions from highway motorcycles. The cost of compliance will vary between individual models of motorcycles and will depend on the type of control technologies used, the manufacturing processes, the size of the manufacturer, and other factors. On average, the cost for Class III motorcycles was estimated to be approximately US\$30 per motorcycle for the 2006–2009 model year standards, with an additional incremental cost of US\$45 for the 2010 model year standards.

As the current Regulations automatically incorporate tighter standards for Class IB to III, the incremental cost for industry to meet the proposed standards are expected to be very low.

The EPA projects that the average cost associated with the proposed new standards for motorcycles with an engine displacement of less than 50 cc would be US\$44 per motorcycle. In Canada, the actual costs are expected to be low, as this sector accounts for a very small percentage of the motorcycle market and the standards are aligned with those of the United States. In addition, the proposed standards for this class of motorcycles are of similar stringency as other parts of the world where they are much more popular (e.g. Europe, Asia and India). Therefore, compliant products are expected to be available for importation into Canada.

There will also be some incremental administrative cost to the industry associated with the preparation of reports related to the fleet average emission standards.

Incremental costs to the Government are expected to be of an administrative nature and are mainly associated with the review of fleet average reports by manufacturers. Incremental enforcement costs are not expected to be significant, as compliance will be monitored and enforced consistently with the current Regulations.

ou pour celles qui travaillent sur des motocyclettes ou exercent des activités à proximité de ces dernières. Enfin, les modifications proposées aideront à aborder d'autres problèmes environnementaux que l'on associe à ces sources, tels que la réduction de la visibilité.

#### *Autres avantages*

Dans ses documents concernant l'établissement des règlements, l'EPA des États-Unis a conclu que les améliorations technologiques que l'on associe au fait de satisfaire aux normes plus strictes sont censées avoir pour avantages additionnels d'améliorer le rendement et la fiabilité des motocyclettes et de réduire la consommation d'essence et les émissions de dioxyde de carbone connexes qui sont liées aux changements climatiques.

Les petits changements rédactionnels proposés contribueront à améliorer la clarté et l'uniformité des versions française et anglaise du règlement actuel et n'auront pas d'incidence négative sur le milieu réglementé.

#### Coûts

L'EPA des États-Unis estime qu'il est techniquement faisable de se conformer aux nouvelles normes d'émissions axées sur les motocyclettes de l'année de modèle 2006 et des années suivantes, même s'il est admis que satisfaire aux normes « Tier 2 » (année 2010 et années suivantes) pour les motocyclettes de la classe III posera des défis techniques. L'EPA des États-Unis a estimé les coûts additionnels aux constructeurs pour répondre aux normes d'émissions plus strictes dans son analyse de l'impact de la réglementation concernant sa règle définitive liée à la limitation des émissions attribuables aux motocyclettes routières. Le coût d'observation variera suivant les différents modèles de motocyclette et dépendra du type de techniques de contrôle antipollution utilisées, des procédés de fabrication, de la taille du constructeur et d'autres facteurs. En moyenne, on estime que le coût pour les motocyclettes de la classe III sera d'environ 30 \$US par motocyclette pour des normes applicables aux années de modèles 2006 à 2009, avec un coût additionnel de 45 \$US pour les normes applicables à l'année de modèle 2010.

Comme le règlement actuel incorpore automatiquement des normes plus strictes pour les motocyclettes des classes IB à III, le coût différentiel qu'aura à payer l'industrie pour satisfaire aux normes proposées sera très faible.

Selon les projections de l'EPA des États-Unis, le coût moyen associé aux nouvelles normes proposées pour les motocyclettes d'une cylindrée inférieure à 50 cm<sup>3</sup> serait de 44 \$US par motocyclette. Au Canada, les coûts réels seraient faibles parce que ce secteur représente un pourcentage fort minime du marché de la motocyclette et que les normes sont harmonisées avec celles des États-Unis. En outre, les normes proposées pour cette classe de motocyclettes sont aussi strictes que dans d'autres parties du monde où ce mode de déplacement est nettement plus répandu (par exemple, en Europe, en Asie et en Inde). Donc, les produits conformes aux normes seraient disponibles en vue d'être importés au Canada.

Il faudra compter aussi sur certains frais administratifs additionnels que l'industrie aura à encourir pour la préparation des rapports liés aux normes d'émissions moyennes du parc de motocyclettes.

Les frais additionnels à payer par le Gouvernement sont de nature administrative et principalement associés à l'examen des rapports produits par les constructeurs au sujet des émissions moyennes du parc canadien. Les coûts d'application additionnels ne devraient pas être élevés, car les mesures d'observation des normes seront surveillées et appliquées d'une manière conforme au règlement actuel.

### Benefit/cost

Given the similar nature of the U.S. and Canadian markets for motorcycles and the fact that the incremental costs associated with the proposed amendments are low, the benefits of the Canadian proposed amendments are expected to outweigh the associated costs.

### Competitiveness implications

The Canadian motorcycle industry is dominated by imported products (i.e. 99 percent of new motorcycles sold in Canada are imported), and the vast majority of models are sold concurrently in the United States. There are a few small companies that assemble a very limited volume of custom motorcycles in Canada with a target market of both Canada and the United States. Accordingly, their motorcycles are generally certified to meet U.S. emission standards.

Since the proposed amendments further align Canadian emission requirements for motorcycles with those of the United States, a level playing field for companies in Canada and the United States will be maintained, and no long-term competitive changes to the Canadian motorcycle sector as a whole are expected to arise as a direct result of the proposed amendments.

### Consultation

The proposed amendments have been developed in a process that builds on a long history of consultation on motor vehicle emissions, as outlined in the RIAS for the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*. Previous examples are the 1995 Canadian Council of Ministers of the Environment Task Force on Cleaner Vehicles and Fuels, the 1998 promulgation of new regulations under the *Motor Vehicle Safety Act*, the passage of CEPA 1999 with its Part 7, Division 5, addressing vehicle and engine emissions, the development of the Federal Agenda on Cleaner Vehicles, Engines and Fuels, and the promulgation of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*.

Consultations during each of these processes reveal a broad consensus that Canada's emission standards for smog-forming pollutants from on-road vehicles and engines should be based on alignment with corresponding U.S. federal programs. Commenters recognize that the highly integrated North American automotive manufacturing industry together with the alignment with aggressive EPA programs to reduce vehicle emissions allows Canada to achieve significant reduction in smog-forming emissions in a cost-effective manner.

In September 2004, Environment Canada distributed a discussion document on the planned amendments to the Regulations to stakeholders and to the provinces and territories through the CEPA National Advisory Committee. The discussion document was also posted on Environment Canada's CEPA Registry Web site to ensure its wide availability. Comments were received from the governments of Nova Scotia and Ontario and from the MMIC. All commenters supported the proposed approach of maintaining alignment of Canadian emission standards with those of the EPA. As part of the consultation process, a meeting was held in November 2004 with the MMIC and representatives from member companies to consider and clarify aspects of the proposed amendments.

### Coûts/avantages

Vu la similitude du marché américain et du marché canadien de la motocyclette et le fait que les coûts additionnels associés aux modifications proposées sont peu élevés, les avantages des modifications canadiennes proposées seraient supérieurs aux coûts qui y sont associés.

### Incidences sur la compétitivité

L'industrie canadienne de la motocyclette est dominée par les produits importés (c'est-à-dire que 99 p. 100 des motocyclettes neuves vendues au Canada sont importées), et la vaste majorité des modèles sont vendus également aux États-Unis. Il existe quelques petites entreprises qui assemblent un nombre très restreint de motocyclettes fabriquées sur mesure au Canada et qui visent à la fois le marché canadien et le marché américain. De ce fait, ces motocyclettes sont généralement homologuées pour répondre aux normes d'émissions des États-Unis.

Étant donné que les modifications proposées harmonisent davantage les exigences du Canada en matière d'émissions attribuables aux motocyclettes avec celles qui sont en vigueur aux États-Unis, les règles de jeu équitables concernant les entreprises situées des deux côtés de la frontière seront maintenues, et l'on ne s'attend pas à ce qu'il y ait, pour le secteur canadien de la motocyclette dans son ensemble, des changements concurrentiels à long terme qui résulteront directement des modifications proposées.

### Consultations

Les modifications proposées sont le fruit d'un processus qui tire parti d'une longue suite de consultations sur les émissions des véhicules automobiles, lesquelles sont décrites dans le RÉIR qui se rapporte au *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*. Des exemples précédents sont le Groupe de travail sur les véhicules et les carburants moins polluants (1995) du Conseil canadien des ministres de l'environnement, l'adoption en 1998 de nouvelles dispositions réglementaires prises en vertu de la *Loi sur la sécurité automobile*, l'adoption en 1999 de la LCPE, dont la section 5 de la partie 7 porte sur les émissions des véhicules et des moteurs, l'élaboration du Programme fédéral pour des véhicules, des moteurs et des carburants moins polluants, de même que la promulgation du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*.

Les consultations menées au cours de chacun de ces processus font ressortir un vaste consensus : les normes d'émissions du Canada concernant les polluants générateurs de smog attribuables aux véhicules routiers et à leurs moteurs devraient être fondées sur une harmonisation avec les programmes fédéraux correspondants des États-Unis. Les commentateurs reconnaissent que l'industrie hautement intégrée de la fabrication d'automobiles en Amérique du Nord, de même que l'harmonisation avec les programmes rigoureux qu'applique l'EPA des États-Unis en vue de réduire les émissions des véhicules, permettent au Canada de réaliser de façon rentable une nette réduction des émissions génératrices de smog.

En septembre 2004, Environnement Canada a distribué aux parties intéressées ainsi qu'aux provinces et aux territoires, par l'entremise du Comité consultatif national de la LCPE, un document de travail portant sur les modifications prévues au Règlement. Ce document a également été affiché sur le site Web du registre de la LCPE d'Environnement Canada afin d'en assurer une large diffusion. Le Ministère a reçu des commentaires des gouvernements de la Nouvelle-Écosse et de l'Ontario, ainsi que du CIMC. Tous les commentateurs ont exprimé leur appui à l'égard de la proposition de maintenir l'harmonisation des normes d'émissions canadiennes avec celles de l'EPA des États-Unis. Dans le cadre du processus de consultation, une réunion a été tenue en novembre 2004 avec le CIMC et des représentants des

In addition to the formal consultation process, the Department received subsequent comments from a company that imports motorcycles having an engine displacement of less than 50 cc. The company expressed concern that the coming into force date of January 1, 2006, which was mentioned in the discussion document would not provide sufficient time to make the necessary changes to its product lines. Given that the new standards are aligned with those of the United States and are of a similar stringency as other parts of the world where these low-displacement motorcycles are much more popular, compliant products are expected to be available for importation into Canada. Nonetheless, in recognizing that the timing to adjust to the new requirements can be a particular challenge for small importers of low-displacement motorcycles, the Department is proposing that only those low-displacement motorcycles that are manufactured on or after July 1, 2006, be required to comply with the new emission standards, in order to provide companies with additional lead time.

### **Compliance and enforcement**

Since the proposed amendments are promulgated under CEPA 1999, enforcement officers will, when verifying compliance with the Regulations, apply the Compliance and Enforcement Policy for CEPA 1999. The policy also sets out the range of possible responses to alleged violations: warnings, directions, environmental protection compliance orders, ticketing, ministerial orders, injunctions, prosecution, and environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court trial after the laying of charges for a CEPA 1999 violation). In addition, the policy explains when Environment Canada will resort to civil suits by the Crown for cost recovery.

When, following an inspection or an investigation, an enforcement officer discovers an alleged violation, the officer will choose the appropriate enforcement action based on the following factors:

- 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 the Act.
- Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator: The desired result is compliance within the shortest possible time with no further repetition of the violation. Factors to be considered include the violator's history of compliance with the Act, willingness to co-operate with enforcement officers, 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 the Act.

### **Contacts**

Malcolm McHattie, Chief, Regulatory Development Division, Transportation Systems Branch, Air Pollution Prevention Directorate, Environment Canada, Gatineau, Quebec K1A 0H3, (819) 953-7776 (telephone), (819) 953-7815 (fax), malcolm.mchattie@ec.gc.ca (email) or Céline Labossière, Policy Manager, Regulatory and Economic Analysis Branch, Economic and Regulatory

entreprises membres dans le but d'examiner et de clarifier certains aspects des modifications proposées.

Outre le processus de consultation officiel, le Ministère a reçu des commentaires ultérieurs d'une entreprise qui importe des motocyclettes dont la cylindrée du moteur est inférieure à 50 cm<sup>3</sup>. Cette entreprise a fait savoir que la date d'entrée en vigueur du 1<sup>er</sup> janvier 2006, qui est mentionnée dans le document de travail, ne lui donnerait pas assez de temps pour apporter les changements nécessaires à ses lignes de produits. Étant donné que les nouvelles normes sont harmonisées avec celles des États-Unis et qu'elles sont aussi strictes que dans d'autres parties du monde où ces motocyclettes à faible cylindrée sont nettement plus répandues, on s'attend à ce qu'il soit possible d'importer au Canada des produits conformes. Cependant, comme le délai nécessaire pour s'ajuster aux nouvelles exigences peut causer des difficultés particulières aux petits importateurs de motocyclettes de faible cylindrée, le Ministère propose que seules les motocyclettes de faible cylindrée construites après le 1<sup>er</sup> juillet 2006 inclusivement soient tenues d'être conformes aux nouvelles normes d'émissions de manière à ce que les entreprises bénéficient d'un délai d'exécution additionnel.

### **Respect et exécution**

Puisque le règlement proposé sera pris en vertu de la LCPE (1999), les agents de l'autorité appliqueront, lorsqu'ils vérifieront la conformité avec les règlements, la politique d'observation et d'application mise en œuvre en vertu de la LCPE (1999). La politique décrit aussi toute une gamme de mesures à prendre en cas d'infractions présumées : avertissements, ordres en cas de rejet, ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, contraventions, ordres ministériels, injonctions, poursuites pénales et mesures de rechange en matière de protection de l'environnement [lesquelles peuvent remplacer une poursuite pénale, une fois que des accusations ont été portées pour une infraction présumée à la LCPE (1999)]. De plus, la politique explique quand Environnement Canada aura recours à des poursuites civiles intentées par la Couronne pour recouvrer ses frais.

Lorsqu'un agent de l'autorité arrivera à la conclusion qu'il y a eu infraction présumée à la suite d'une inspection ou d'une enquête, l'agent se basera sur les critères suivants pour décider de la mesure à prendre :

- La nature de l'infraction présumée : Il convient notamment de déterminer la gravité des dommages, s'il y a eu action délibérée de la part du contrevenant, s'il s'agit d'une récidive et s'il y a eu tentative de dissimuler de l'information ou de contourner, d'une façon ou d'une autre, les objectifs ou exigences de la Loi.
- L'efficacité du moyen employé pour obliger le contrevenant à obtempérer : Le but visé est de faire respecter la loi dans les meilleurs délais tout en empêchant les récidives. On tiendra compte, notamment, du dossier du contrevenant pour l'observation de la Loi, de sa volonté de coopérer avec les agents de l'autorité et de la preuve que des correctifs ont été apportés.
- La cohérence dans l'application : Les agents de l'autorité tiendront compte de ce qui a été fait dans des cas semblables pour décider de la mesure à prendre pour appliquer la Loi.

### **Personnes-ressources**

Monsieur Malcolm McHattie, Chef, Division du développement réglementaire, Direction des systèmes de transport, Direction générale de la prévention de la pollution atmosphérique, Environnement Canada, Gatineau (Québec) K1A 0H3, (819) 953-7776 (téléphone), (819) 953-7815 (télécopieur), malcolm.mchattie@ec.gc.ca (courriel) ou Madame Céline Labossière, Gestionnaire

Affairs Directorate, Environment Canada, Gatineau, Quebec K1A 0H3, (819) 997-2377 (telephone), (819) 997-2769 (fax), celine.labossiere@ec.gc.ca (email).

des politiques, Division des analyses réglementaires et économiques, Direction générale des affaires économiques et réglementaires, Environnement Canada, Gatineau (Québec) K1A 0H3, (819) 997-2377 (téléphone), (819) 997-2769 (télécopieur), celine.labossiere@ec.gc.ca (courriel).

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 332(1)<sup>a</sup> of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*<sup>b</sup>, that the Governor in Council proposes, pursuant to section 160 of that Act, to make the annexed *Regulations Amending the 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 the 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, October 31, 2005

DIANE LABELLE  
Acting Assistant Clerk of the Privy Council

## REGULATIONS AMENDING THE ON-ROAD VEHICLE AND ENGINE EMISSION REGULATIONS

### AMENDMENTS

**1. (1) The definition “motorcycle” in subsection 1(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:**

“motorcycle” means an on-road vehicle with a headlight, taillight and stoplight that has two or three wheels and a curb weight of 793 kg (1,749 pounds) or less. (*motocycllette*)

**(2) Subsection 1(1) of the Regulations is amended by adding the following in alphabetical order:**

“Class I motorcycle” means a motorcycle having an engine displacement of less than 170 cubic centimetres. (*motocycllette de classe I*)

“Class II motorcycle” means a motorcycle having an engine displacement of 170 cubic centimetres or more but less than 280 cubic centimetres. (*motocycllette de classe II*)

“Class III motorcycle” means a motorcycle having an engine displacement of 280 cubic centimetres or more. (*motocycllette de classe III*)

“HC+NO<sub>x</sub>” means the sum of the hydrocarbon and oxides of nitrogen exhaust emissions. (*HC+NÖ<sub>x</sub>*)

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)<sup>a</sup> de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*<sup>b</sup>, que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 160 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant 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 au directeur, Direction des systèmes de transport, 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 31 octobre 2005

La greffière adjointe intérimaire du Conseil privé,  
DIANE LABELLE

## RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES ÉMISSIONS DES VÉHICULES ROUTIERS ET DE LEURS MOTEURS

### MODIFICATIONS

**1. (1) La définition de « motocycllette », au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*<sup>1</sup> est remplacée par ce qui suit :**

« motocycllette » Véhicule routier à deux ou trois roues qui est muni d'un phare, d'un feu arrière et d'un feu de freinage et dont la masse en état de marche est d'au plus 793 kg (1 749 livres). (*motocycle*)

**(2) Le paragraphe 1(1) du même règlement est modifié par adjonction, selon l'ordre alphabétique, de ce qui suit :**

« HC+NO<sub>x</sub> » Somme des émissions de gaz d'échappement d'hydrocarbures et d'oxydes d'azote. (*HC+NO<sub>x</sub>*)

« motocycllette de classe I » Motocycllette dont la cylindrée du moteur est inférieure à 170 cm<sup>3</sup>. (*Class I motorcycle*)

« motocycllette de classe II » Motocycllette dont la cylindrée du moteur est égale ou supérieure à 170 cm<sup>3</sup> et inférieure à 280 cm<sup>3</sup>. (*Class II motorcycle*)

« motocycllette de classe III » Motocycllette dont la cylindrée du moteur est égale ou supérieure à 280 cm<sup>3</sup>. (*Class III motorcycle*)

<sup>a</sup> S.C. 2004, c. 15, s. 31

<sup>b</sup> S.C. 1999, c. 33

<sup>1</sup> SOR/2003-2

<sup>a</sup> L.C. 2004, ch. 15, art. 31

<sup>b</sup> L.C. 1999, ch. 33

<sup>1</sup> DORS/2003-2

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

## BACKGROUND

**2.1** These Regulations set out

- (a) prescribed classes of on-road vehicles and engines for the purposes of section 149 of the Act;
- (b) requirements respecting the conformity of on-road vehicles and engines with emission-related standards for the purposes of sections 153 and 154 of the Act; and
- (c) other requirements for carrying out the purposes and provisions of Part 7, Division 5 of the Act.

**3. The portion of section 9 of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

9. L'entreprise peut apposer la marque nationale sur les véhicules ou moteurs dont l'assemblage principal ou la fabrication, selon le cas, a été terminé avant le 1<sup>er</sup> janvier 2004 si les conditions suivantes sont réunies :

**4. Paragraphs 11(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:**

- (a) in its operation, release a substance that causes air pollution and that would not have been released if the system were not installed; or
- (b) in its operation or malfunction, make the vehicle unsafe or endanger persons or property in or near the vehicle.

**5. Section 17 of the Regulations is replaced by the following:**

17. Subject to sections 17.1, 19 and 32.2, motorcycles of a specific model year shall

- (a) conform to the exhaust and evaporative emission 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.

17.1 (1) A company manufacturing or importing less than 200 motorcycles for sale in Canada per year and having fewer than 500 employees worldwide is exempt from the requirement to conform to the HC+NO<sub>x</sub> emission standard set out in the section of the CFR referred to in paragraph 17(a) in respect of its Class III motorcycles of the 2006 and 2007 model years that conform to the hydrocarbon emission standard referred to in section 410, subpart E, of the CFR applicable to 2005 model year motorcycles.

(2) A company manufacturing or importing less than 200 motorcycles for sale in Canada per year and having fewer than 500 employees worldwide is exempt from the requirement to conform to the HC+NO<sub>x</sub> emission standard set out in the section of the CFR referred to in paragraph 17(a) in respect of its Class III motorcycles of the 2010 and later model years that conform to the HC+NO<sub>x</sub> emission standard referred to in section 410, subpart E, of the CFR applicable to 2009 model year motorcycles.

**6. The heading "FLEET AVERAGING REQUIREMENTS" before section 20 of the Regulations is replaced by the following:**

FLEET AVERAGING REQUIREMENTS FOR  
LIGHT-DUTY VEHICLES, LIGHT-DUTY  
TRUCKS AND MEDIUM-DUTY  
PASSENGER VEHICLES

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

## CONTEXTE

**2.1** Le présent règlement :

- a) désigne des catégories de véhicules routiers et de moteurs pour l'application de l'article 149 de la Loi;
- b) énonce, pour l'application des articles 153 et 154 de la Loi, des exigences visant la conformité des véhicules routiers et de leurs moteurs aux normes d'émission;
- c) énonce d'autres exigences pour l'application de la section 5 de la partie 7 de la Loi.

**3. Le passage de l'article 9 de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

9. L'entreprise peut apposer la marque nationale sur les véhicules ou moteurs dont l'assemblage principal ou la fabrication, selon le cas, a été terminée avant le 1<sup>er</sup> janvier 2004 si les conditions suivantes sont réunies :

**4. Les alinéas 11(1)a) et b) de la version anglaise du même règlement sont remplacés par ce qui suit :**

- (a) in its operation, release a substance that causes air pollution and that would not have been released if the system were not installed; or
- (b) in its operation or malfunction, make the vehicle unsafe or endanger persons or property in or near the vehicle.

**5. L'article 17 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

17. Sous réserve des articles 17.1, 19 et 32.2, les motocyclettes d'une année de modèle donnée :

- a) doivent être conformes aux normes d'émissions de gaz d'échappement et d'émissions de gaz d'évaporation applicables aux motocyclettes de cette année de modèle qui sont prévues à l'article 410 de la sous-partie E du CFR;
- b) ne doivent pas produire d'émissions du carter.

17.1 (1) L'entreprise qui construit ou importe moins de deux cents motocyclettes par an destinées à la vente au Canada et qui a moins de cinq cents employés dans le monde est exemptée de l'obligation de se conformer à la norme d'émission de HC+NO<sub>x</sub> prévue à l'article du CFR mentionné à l'alinéa 17a) pour ses motocyclettes de classe III des années de modèle 2006 ou 2007 qui sont conformes à la norme d'émission d'hydrocarbure applicable aux motocyclettes de l'année de modèle 2005 prévue à l'article 410 de la sous-partie E du CFR.

(2) L'entreprise qui construit ou importe moins de deux cents motocyclettes par an destinées à la vente au Canada et qui a moins de cinq cents employés dans le monde est exemptée de l'obligation de se conformer à la norme d'émission de HC+NO<sub>x</sub> prévue à l'article du CFR mentionné à l'alinéa 17a) pour ses motocyclettes de classe III des années de modèle 2010 et ultérieures qui sont conformes à la norme d'émission d'HC+NO<sub>x</sub> applicable aux motocyclettes de l'année de modèle 2009 prévue à l'article 410 de la sous-partie E du CFR.

**6. L'intertitre « EXIGENCES POUR LES PARCS » précédant l'article 20 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

EXIGENCES POUR LES PARCS DE VÉHICULES  
LÉGERS, DE CAMIONNETTES ET DE  
VÉHICULES MOYENS À PASSAGERS

**7. Section 28 of the Regulations is replaced by the following:**

**28.** Subject to section 31, if a company's average NO<sub>x</sub> value in respect of a fleet of a specific model year is higher than the fleet average NO<sub>x</sub> standard for that model year, the company shall calculate the negative number that is the value of a NO<sub>x</sub> emission deficit incurred in that model year using the formula set out in subsection 26(2).

**8. (1) Subsection 31(1) of the Regulations is replaced by the following:**

**31.** (1) Subject to subsections (2), (3) and (8), a company may elect to exclude the group of vehicles in a fleet that are covered by an EPA certificate and that are sold concurrently in Canada and the United States from the requirement to meet the standards set out in section 21, 22 or 23, as the case may be, and from the NO<sub>x</sub> emission deficit calculations in respect of a fleet under section 28.

**(2) The portion of subsection 31(7) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

(7) Si l'entreprise fait le choix prévu au paragraphe (1) et que la valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour le groupe en cause, calculée selon l'alinéa (4)a), dépasse la norme moyenne de NO<sub>x</sub> qui s'appliquerait au parc selon les articles 21, 22 ou 23 :

**(3) Subsection 31(8) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

(8) L'entreprise ne peut faire le choix prévu au paragraphe (1) pour une année de modèle au cours de laquelle elle a transféré des points relatifs aux émissions de NO<sub>x</sub> à une autre entreprise si la valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour le groupe, calculée selon l'alinéa (4)a) dépasse la norme moyenne de NO<sub>x</sub> qui s'appliquerait au parc selon les articles 21, 22 ou 23.

**9. The Regulations are amended by adding the following after section 32:**

SUBFLEET AVERAGING REQUIREMENTS FOR  
MOTORCYCLES

*General*

**32.1** The following definitions apply in this section and sections 32.2 to 32.7 and 37.1.

“engine family” means a classification unit for a company's motorcycles determined in accordance with section 420, subpart E, of the CFR. (*famille de moteurs*)

“family emission limit” means the maximum emission level established by a company for an engine family for the purpose of emissions averaging. (*limite d'émissions de la famille de moteurs*)

“fuel tank permeation emissions” means evaporative emissions resulting from permeation of fuel through the fuel tank materials. (*émissions par perméation du réservoir de carburant*)

“subfleet” means motorcycles of a specific model year that have a family emission limit and that a company manufactures in Canada, or imports into Canada, for the purpose of sale to the first retail purchaser. Each of the following groupings of motorcycles constitutes a subfleet for the purpose of emissions averaging:

(a) in respect of the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard referred to in paragraph 17(a), all Class I and Class II motorcycles;

(b) in respect of the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard referred to in paragraph 17(a) or in subsection 17.1(2), all Class III motorcycles;

(c) in respect of the fuel tank permeation emission standard referred to in paragraph 17(a), all motorcycles with a non-metal fuel tank. (*sous-parc*)

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

**28.** Sous réserve de l'article 31, si la valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour un parc de véhicules d'une année de modèle donnée d'une entreprise dépasse la norme moyenne de NO<sub>x</sub> applicable à ce parc pour cette année de modèle, l'entreprise établit la valeur de ce déficit pour cette année de modèle selon la formule prévue au paragraphe 26(2).

**8. (1) Le paragraphe 31(1) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**31.** (1) Sous réserve des paragraphes (2), (3) et (8), l'entreprise peut choisir de ne pas assujettir le groupe des véhicules faisant partie d'un parc qui sont visés par un certificat de l'EPA et vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période aux normes établies aux articles 21, 22 ou 23 et de l'exclure du calcul du déficit relatif aux émissions de NO<sub>x</sub> du parc pour l'application de l'article 28.

**(2) Le passage du paragraphe 31(7) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

(7) Si l'entreprise fait le choix prévu au paragraphe (1) et que la valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour le groupe en cause, calculée selon l'alinéa (4)a), dépasse la norme moyenne de NO<sub>x</sub> qui s'appliquerait au parc selon les articles 21, 22 ou 23 :

**(3) Le paragraphe 31(8) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(8) L'entreprise ne peut faire le choix prévu au paragraphe (1) pour une année de modèle au cours de laquelle elle a transféré des points relatifs aux émissions de NO<sub>x</sub> à une autre entreprise si la valeur moyenne de NO<sub>x</sub> pour le groupe, calculée selon l'alinéa (4)a), dépasse la norme moyenne de NO<sub>x</sub> qui s'appliquerait au parc selon les articles 21, 22 ou 23.

**9. Le présent règlement est modifié par adjonction, après l'article 32, de ce qui suit :**

EXIGENCES RELATIVES AUX MOYENNES DES  
ÉMISSIONS POUR LES SOUS-PARCS DE  
MOTOCYCLETTES

*Dispositions générales*

**32.1** Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article et aux articles 32.2 à 32.7 et 37.1.

« émissions par perméation du réservoir de carburant » Émissions de gaz d'évaporation résultant de la perméation du carburant à travers les matériaux du réservoir de carburant. (*fuel tank permeation emissions*)

« famille de moteurs » Unité de classification regroupant les motocyclettes d'une entreprise, établie conformément à l'article 420 de la sous-partie E du CFR. (*engine family*)

« limite d'émissions de la famille de moteurs » Niveau d'émissions maximal établi par une entreprise pour une famille de moteurs, aux fins de calcul des valeurs moyennes des émissions du sous-parc. (*family emission limit*)

« sous-parc » Motocyclettes d'une année de modèle donnée qu'une entreprise construit ou importe au Canada, qui sont assujetties à une limite d'émissions de la famille de moteurs et qui sont destinées à la vente au premier usager. Les groupes ci-après de motocyclettes constituent des sous-parcs distincts aux fins de calcul des valeurs moyennes des émissions :

a) à l'égard de la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable visée à l'alinéa 17a), toutes les motocyclettes des classes I et II;

b) à l'égard de la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable visée à l'alinéa 17a) ou au paragraphe 17.1(2), toutes les motocyclettes de classe III;

**32.2** (1) Subject to subsection (2), any motorcycle that does not conform to the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard or fuel tank permeation emission standard referred to in paragraph 17(a) shall conform to, as the case may be:

- (a) the applicable family emission limit for HC+NO<sub>x</sub> emissions, and
- (b) the family emission limit for fuel tank permeation emissions.

(2) In any model year, the HC+NO<sub>x</sub> family emission limit applicable to a motorcycle shall not exceed the applicable family emission limit cap set out in section 449, subpart E, of the CFR.

(3) In any model year, a company's subfleet may include motorcycles that conform to a family emission limit that is greater than the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard referred to in paragraph 17(a) or subsection 17.1(2) or the fuel tank permeation emission standard referred to in paragraph 17(a) in the following cases:

- (a) where each motorcycle of a subfleet is covered by an EPA certificate, each motorcycle conforms to the family emission limit referred to in the EPA certificate and belongs to an engine family of which the total number of units sold in Canada does not exceed the total number of units sold in the United States; or
- (b) where a subfleet contains motorcycles that do not meet all of the criteria set out in paragraph (a), the average HC+NO<sub>x</sub> value or the average fuel tank permeation value, as the case may be, does not exceed the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard referred to in paragraph 17(a) or subsection 17.1(2) and the fuel tank permeation emission standard referred to in paragraph 17(a), in respect of
  - (i) the subfleet, or
  - (ii) the group of motorcycles within the subfleet that do not meet all of the criteria set out in paragraph (a).

#### *Calculation of Subfleet Average Emission Values*

**32.3** (1) Where a company's subfleet includes one or more motorcycles that conform to a family emission limit that is greater than the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard referred to in paragraph 17(a) or subsection 17.1(2), the company shall calculate the average HC+NO<sub>x</sub> value for the subfleet in accordance with the following formula:

$$[\Sigma (A \times B \times C)] / [\Sigma (B \times C)]$$

where

- A is the family emission limit applicable to the engine family, expressed to the same number of decimal places as the emission standard it replaced;
- B is the useful life of the engine family expressed in units of years or kilometres; and
- C is the number of motorcycles in the engine family.

(2) Where a company's subfleet includes one or more motorcycles that conform to a family emission limit that is greater than the fuel tank permeation emission standard referred to in paragraph 17(a), the company shall calculate the average fuel tank permeation value for the subfleet in accordance with the following formula:

$$[\Sigma (A \times B \times C \times 365.24)] / [\Sigma (B \times C \times 365.24)]$$

c) à l'égard de la norme d'émissions par perméation du réservoir de carburant visée à l'alinéa 17a), toutes les motocyclettes munies d'un réservoir de carburant non métallique. (*subfleet*)

**32.2** (1) Sous réserve du paragraphe (2), la motocyclette qui n'est pas conforme à la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable ou à la norme d'émissions par perméation du réservoir de carburant qui sont visées à l'alinéa 17a) doit respecter, selon le cas :

- a) la limite d'émissions de la famille de moteurs applicable, en ce qui a trait aux émissions de HC+NO<sub>x</sub>;
- b) la limite d'émissions de la famille de moteurs, en ce qui a trait aux émissions par perméation du réservoir de carburant.

(2) La limite d'émissions de la famille de moteurs applicable aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> d'une motocyclette d'une année de modèle donnée ne peut dépasser la limite d'émissions maximale applicable à la famille de moteurs prévue à l'article 449 de la sous-partie E du CFR.

(3) Le sous-parc d'une entreprise peut comprendre des motocyclettes d'une année de modèle qui respectent une limite d'émissions de la famille de moteurs supérieure à la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable visée à l'alinéa 17a) ou au paragraphe 17.1(2) ou à la norme d'émissions par perméation du réservoir de carburant visée à l'alinéa 17a), dans les cas suivants :

- a) si toutes les motocyclettes du sous-parc sont visées par un certificat de l'EPA, elles sont conformes à la limite d'émissions de la famille de moteurs prévue dans le certificat et font partie d'une famille de moteurs dont le nombre total de motocyclettes vendues au Canada ne dépasse pas le nombre total de motocyclettes vendues aux États-Unis;
- b) si toutes les motocyclettes du sous-parc ne satisfont pas à toutes les conditions prévues à l'alinéa a), la valeur moyenne de HC+NO<sub>x</sub> ou la valeur moyenne de perméation du réservoir de carburant, selon le cas, ne dépasse pas la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable visée à l'alinéa 17a) ou au paragraphe 17.1(2) ou la norme d'émissions par perméation du réservoir de carburant visée à l'alinéa 17a) en ce qui concerne :
  - (i) soit le sous-parc,
  - (ii) soit le groupe de motocyclettes du sous-parc qui ne satisfait pas aux conditions prévues à l'alinéa a).

#### *Calcul des valeurs moyennes des émissions pour les sous-parcs*

**32.3** (1) Si le sous-parc d'une entreprise comporte des motocyclettes qui respectent une limite d'émissions de la famille de moteurs supérieure à la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable visée à l'alinéa 17a) ou au paragraphe 17.1(2), l'entreprise calcule la valeur moyenne de HC+NO<sub>x</sub> pour le sous-parc selon la formule suivante :

$$[\Sigma (A \times B \times C)] / [\Sigma (B \times C)]$$

où :

- A représente la limite d'émissions de la famille de moteurs applicable, exprimée avec le même nombre de décimales que la norme d'émissions qu'elle remplace;
- B la durée de vie utile de la famille de moteurs, exprimée en kilomètres ou en années;
- C le nombre de motocyclettes dans la famille de moteurs.

(2) Si le sous-parc d'une entreprise comporte des motocyclettes qui respectent une limite d'émissions de la famille de moteurs supérieure à la norme d'émissions par perméation du réservoir de carburant visée à l'alinéa 17a), l'entreprise calcule la valeur moyenne de perméation du réservoir de carburant pour le sous-parc selon la formule suivante :

$$[\Sigma (A \times B \times C \times 365,24)] / [\Sigma (B \times C \times 365,24)]$$

where

- A is the family emission limit applicable to the engine family, expressed to the same number of decimal places as the emission standard it replaced;
- B is the useful life of the engine family expressed in units of years; and
- C is the number of motorcycles in the engine family multiplied by the average internal surface area of the motorcycles' fuel tanks, where the average internal surface area is expressed in square meters to at least three decimal places.

(3) The average HC+NO<sub>x</sub> value and average fuel tank permeation value for a subfleet shall be expressed in g/km and g/m<sup>2</sup> per day, respectively, and be rounded to one decimal place.

(4) When calculating the average HC+NO<sub>x</sub> value for a subfleet of the 2006 model year, a company may include all motorcycles of that model year, including those manufactured before the coming into force of this section.

#### *Emission Credits for Class III Motorcycles*

**32.4** (1) A company may obtain HC+NO<sub>x</sub> emission credits in relation to a specific model year if

- (a) the average HC+NO<sub>x</sub> value in respect of a subfleet of Class III motorcycles of that model year is lower than the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard for that class and model year; and
- (b) the company reports the credits in its end of model year report.

(2) The HC+NO<sub>x</sub> emission credits, expressed in units of vehicle-grams, shall be calculated using the following formula, rounding the result to the nearest whole number:

$$(A - B) \times C \times D$$

where

- A is the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard for the subfleet;
- B is the average HC+NO<sub>x</sub> value for the subfleet;
- C is the total number of motorcycles in the subfleet; and
- D is the useful life expressed in units of kilometres.

(3) The HC+NO<sub>x</sub> emission credits for a specific model year are credited on the last day of that model year and may only be used by a company to offset an HC+NO<sub>x</sub> emission deficit that it incurred in the same model year as calculated in section 32.5.

#### *Emission Deficits for Class I and Class II Motorcycles*

**32.5** (1) If a company's average HC+NO<sub>x</sub> value in respect of a subfleet of Class I and Class II motorcycles of a model year is higher than the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard, the company shall calculate the value of the emission deficit it incurred in that model year.

(2) The HC+NO<sub>x</sub> emission deficit is the negative number calculated using the formula set out in subsection 32.4(2), where the values used represent the subfleet of Class I and Class II motorcycles.

**32.6** (1) A company shall offset an HC+NO<sub>x</sub> emission deficit in the model year in which the deficit was incurred, no later than the day on which the company submits its end of model year report.

où :

- A représente la limite d'émissions de la famille de moteurs applicable, exprimée avec le même nombre de décimales que la norme d'émissions qu'elle remplace;
- B la durée de vie utile de la famille de moteurs, exprimée en années;
- C le nombre de motocyclettes dans la famille de moteurs, multiplié par la surface intérieure moyenne des réservoirs de carburant de ces motocyclettes exprimée en m<sup>2</sup> à au moins trois décimales près.

(3) Les valeurs moyennes de HC+NO<sub>x</sub> et de perméation du réservoir de carburant sont exprimées, respectivement, en g/km et en g/m<sup>2</sup>/jour et arrondies à une décimale près.

(4) Lors du calcul de la valeur moyenne de HC+NO<sub>x</sub> pour un sous-parc de l'année de modèle 2006, l'entreprise peut inclure dans celui-ci toutes les motocyclettes de cette année de modèle, y compris celles construites avant l'entrée en vigueur du présent article.

#### *Points relatifs aux émissions pour les motocyclettes de classe III*

**32.4** (1) L'entreprise obtient des points relatifs aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> pour une année de modèle si :

- a) d'une part, la valeur moyenne de HC+NO<sub>x</sub> pour un sous-parc de motocyclettes de classe III de cette année de modèle est inférieure à la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable à cette classe et à cette année de modèle;
- b) d'autre part, l'entreprise inclut ces points dans son rapport de fin d'année de modèle.

(2) Les points relatifs aux émissions de HC+NO<sub>x</sub>, exprimés en nombre de véhicules-grammes, sont déterminés selon la formule suivante et arrondis à l'unité :

$$(A - B) \times C \times D$$

où :

- A représente la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable au sous-parc;
- B la valeur moyenne de HC+NO<sub>x</sub> obtenue pour le sous-parc;
- C le nombre total de motocyclettes dans le sous-parc;
- D la durée de vie utile, exprimée en kilomètres.

(3) Les points relatifs aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> pour une année de modèle donnée sont attribués le dernier jour de cette année de modèle et ne peuvent être utilisés par l'entreprise que pour compenser le déficit relatif aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> qu'elle a subi au cours de la même année de modèle, établi conformément à l'article 32.5.

#### *Déficits relatifs aux émissions pour les motocyclettes des classes I et II*

**32.5** (1) Si, pour une entreprise, la valeur moyenne de HC+NO<sub>x</sub> pour un sous-parc de motocyclettes des classes I et II d'une année de modèle donnée dépasse la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable, l'entreprise établit son déficit pour cette année.

(2) Le déficit relatif aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> correspond à la valeur négative calculée selon la formule prévue au paragraphe 32.4(2) pour le sous-parc de motocyclettes des classes I et II.

**32.6** (1) L'entreprise compense le déficit relatif aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> au plus tard à la date de présentation de son rapport de fin d'année de modèle pour l'année où elle a subi le déficit.

(2) A company shall offset an HC+NO<sub>x</sub> emission deficit with an equivalent number of HC+NO<sub>x</sub> emission credits obtained in the same model year in accordance with section 32.4.

*End of Model Year Reports*

**32.7** (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 after the end of each model year.

(2) A company shall include in the end of model year report a statement that

- (a) each of Classes I, II and III motorcycles, as the case may be, conforms to the applicable exhaust and evaporative emission standards set out in paragraph 17(a) or section 17.1; and
- (b) for each subfleet, as the case may be,
  - (i) each motorcycle in the subfleet conforms to the criteria set out in paragraph 32.2(3)(a), or
  - (ii) the subfleet contains motorcycles that do not meet all of the criteria set out in paragraph 32.2(3)(a), but the subfleet conforms to the emissions averaging requirements set out in paragraph 32.2(3)(b), or the group of motorcycles referred to in subparagraph 32.2(3)(b)(ii) conforms to the emissions averaging requirements set out in paragraph 32.2(3)(b).

(3) In a model year where any of the company's subfleets includes one or more motorcycles that conform to a family emission limit that is greater than the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard referred to in paragraph 17(a) or subsection 17.1(2) or the fuel tank permeation emission standard referred to in paragraph 17(a), the end of model year report shall contain the following information for each subfleet:

- (a) the applicable HC+NO<sub>x</sub> emission standard and the fuel tank permeation emission standard;
- (b) the average HC+NO<sub>x</sub> value and average fuel tank permeation value;
- (c) for each model of motorcycle, the values used in calculating the average HC+NO<sub>x</sub> value and average fuel tank permeation value;
- (d) the total number of motorcycles in the subfleet;
- (e) the HC+NO<sub>x</sub> emission credits, if any, in that model year; and
- (f) the HC+NO<sub>x</sub> emission deficits, if any, in that model year.

(4) Where the end of model year report contains a statement referred to in subparagraph (2)(b)(ii) in respect of a group of motorcycles, the company shall include in the end of model year report the information set out in paragraphs (3)(a) to (d), with the necessary modifications, with respect to the group of motorcycles described in subparagraph 32.2(3)(b)(ii).

(5) The company availing itself of the exemption referred to in subsection 17.1(1) or (2) shall include in the end of model year report:

- (a) the number of Class III motorcycles of the model year that were manufactured or imported by the company under this exemption;
- (b) the total number of motorcycles that were manufactured or imported by the company for sale in Canada during the model year; and
- (c) the number of employees of the company worldwide.

(2) L'entreprise compense le déficit relatif aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> par une valeur équivalente de points relatifs aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> obtenus au cours de la même année de modèle aux termes de l'article 32.4.

*Rapports de fin d'année de modèle*

**32.7** (1) L'entreprise présente 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 agir pour son compte.

(2) Le rapport de fin d'année de modèle contient une déclaration portant que :

- a) chaque motocyclette des classes I, II ou III, selon le cas, est conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement et d'émissions de gaz d'évaporation applicables visées à l'alinéa 17a) ou à l'article 17.1;
- b) pour chaque sous-parc, selon le cas :
  - (i) chaque motocyclette du sous-parc satisfait aux conditions prévues à l'alinéa 32.2(3)a),
  - (ii) toutes les motocyclettes du sous-parc ne satisfont pas aux conditions prévues à l'alinéa 32.2(3)a), mais que le sous-parc satisfait aux exigences relatives aux moyennes prévues à l'alinéa 32.2(3)b) ou le groupe de motocyclettes visé au sous-alinéa 32.2(3)b)(ii) satisfait aux exigences relatives aux moyennes prévues à l'alinéa 32.2(3)b).

(3) L'entreprise dont l'un des sous-parcs comprend des motocyclettes d'une année de modèle qui respectent une limite d'émissions de la famille de moteurs supérieure à la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable visée à l'alinéa 17a) ou au paragraphe 17.1(2) ou à la norme d'émissions par perméation du réservoir de carburant visée à l'alinéa 17a) inclut, dans son rapport de fin d'année de modèle, les renseignements suivants pour le sous-parc en cause :

- a) la norme d'émissions de HC+NO<sub>x</sub> applicable et la norme d'émissions par perméation du réservoir de carburant;
- b) les valeurs moyennes de HC+NO<sub>x</sub> et de perméation du réservoir de carburant;
- c) pour chaque modèle de motocyclette, les valeurs utilisées pour calculer la valeur moyenne de HC+NO<sub>x</sub> et la valeur moyenne de perméation du réservoir de carburant;
- d) le nombre total de motocyclettes dans le sous-parc;
- e) le cas échéant, le nombre de points relatifs aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> obtenus pour l'année de modèle;
- f) le cas échéant, le déficit relatif aux émissions de HC+NO<sub>x</sub> établi pour l'année de modèle.

(4) Si le rapport de fin d'année de modèle d'une entreprise contient la déclaration visée au sous-alinéa (2)b)(ii) à l'égard d'un groupe de motocyclettes, l'entreprise inclut dans celui-ci les renseignements visés aux alinéas (3)a) à d) relatifs au groupe visé au sous-alinéa 32.2(3)b)(ii), avec les modifications nécessaires.

(5) L'entreprise qui se prévaut de l'exemption prévue aux paragraphes 17.1(1) ou (2) inclut les renseignements ci-après dans son rapport de fin d'année de modèle:

- a) le nombre de motocyclettes de classe III de l'année de modèle qu'elle a fabriquées ou importées aux termes de cette exemption;
- b) le nombre total de motocyclettes destinées à la vente au Canada qu'elle a fabriquées ou importées au cours de l'année de modèle;
- c) le nombre d'employés qu'elle a dans le monde.

**10. (1) The portion of subsection 33(1) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:**

**33. (1)** L'entreprise veille à ce que soient fournies au premier usager de chaque véhicule des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux émissions qui sont conformes aux instructions d'entretien données pour l'année de modèle en question :

**(2) Subsection 33(2) of the French version of the Regulations is replaced by the following:**

(2) Les instructions sont fournies en français, en anglais ou dans les deux langues officielles, suivant la demande de l'utilisateur.

**11. Section 36 of the Regulations is replaced by the following:**

**36. (1)** In the case of a vehicle or engine other than those referred to in section 35, 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 instead of that specified in section 35.

(2) The company shall submit the evidence of conformity referred to in subsection (1) to the Minister before affixing a national emissions mark to the vehicle or engine or importing the vehicle or engine.

**12. The heading before section 37 of the Regulations is replaced by the following:**

*Fleet Average NO<sub>x</sub> Records for Light-Duty Vehicles,  
Light-Duty Trucks and Medium-Duty  
Passenger Vehicles*

**13. The Regulations are amended by adding the following after section 37:**

*Records Concerning Subfleet Average  
Emission Values for Motorcycles*

**37.1** A company shall maintain records containing the following information for each of its subfleets of motorcycles:

- (a) the model year;
- (b) all values used in calculating the average HC+NO<sub>x</sub> values and average fuel tank permeation values reported in its end of model year report; and
- (c) for each motorcycle in the subfleet
  - (i) the model,
  - (ii) the name and street address of the plant where the motorcycle was assembled,
  - (iii) the vehicle identification number, and
  - (iv) the name and street or mailing address of the first purchaser in Canada.

**14. Subsection 38(1) of the Regulations is amended by striking out the word "and" at the end of paragraph (a) and by replacing paragraph (b) with the following:**

(b) for light-duty vehicles, light-duty trucks and medium-duty passenger vehicles, in respect of each model year, the records referred to in section 37 and a copy of the end of model year report referred to in section 32, for a period of eight years after the end of the model year; and

(c) for motorcycles, in respect of each model year, the records referred to in section 37.1 and a copy of the end of model year report referred to in section 32.7, for a period of three years from the due date for the end of model year report.

**10. (1) Le passage du paragraphe 33(1) de la version française du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :**

**33. (1)** L'entreprise veille à ce que soient fournies au premier usager de chaque véhicule des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux émissions qui sont conformes aux instructions d'entretien données pour l'année de modèle en question :

**(2) Le paragraphe 33(2) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

(2) Les instructions sont fournies en français, en anglais ou dans les deux langues officielles, suivant la demande de l'utilisateur.

**11. L'article 36 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

**36. (1)** 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 35, l'entreprise obtient et produit la justification de la conformité selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes plutôt que conformément à cet article.

(2) L'entreprise fournit la justification de la conformité visée au paragraphe (1) au ministre avant d'apposer la marque nationale sur le véhicule ou le moteur ou d'importer le véhicule ou le moteur.

**12. L'intertitre précédant l'article 37 du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

*Dossiers relatifs aux normes d'émissions moyennes de NO<sub>x</sub>  
pour les véhicules légers, camionnettes et  
véhicules moyens à passagers*

**13. Le même règlement est modifié par adjonction, après l'article 37, de ce qui suit :**

*Dossiers relatifs aux valeurs moyennes des émissions  
pour les sous-parcs de motocyclettes*

**37.1** L'entreprise tient des dossiers contenant les renseignements ci-après pour tous ses sous-parcs de motocyclettes :

- a) l'année de modèle;
- b) toutes les valeurs utilisées pour calculer les valeurs moyennes de HC+NO<sub>x</sub> et de perméation du réservoir de carburant indiquées dans le rapport de fin d'année de modèle;
- c) pour chaque motocyclette du sous-parc :
  - (i) son modèle;
  - (ii) les nom et adresse municipale de l'usine où elle a été assemblée,
  - (iii) son numéro d'identification,
  - (iv) les nom et adresse municipale ou postale de son premier acheteur au Canada.

**14. L'alinéa 38(1)b) du même règlement est remplacé par ce qui suit :**

b) à l'égard de chaque année de modèle de véhicules légers, de camionnettes et de véhicules moyens à passagers, les dossiers visés à l'article 37 et une copie du rapport de fin d'année de modèle visé à l'article 32, qu'elle conserve pendant huit ans après la fin de l'année de modèle;

c) à l'égard de chaque année de modèle de motocyclettes, les dossiers visés à l'article 37.1 et une copie du rapport de fin d'année de modèle visé à l'article 32.7, qu'elle conserve pendant trois ans suivant la date de remise du rapport de fin d'année de modèle.

COMING INTO FORCE

**15. (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are registered.**

**(2) Subsection 1(1) comes into force on July 1, 2006.**

[45-1-o]

ENTRÉE EN VIGUEUR

**15. (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.**

**(2) Le paragraphe 1(1) entre en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2006.**

[45-1-o]

## Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations

Statutory authority

Pilotage Act

Sponsoring agency

Great Lakes Pilotage Authority

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### Description

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

The Authority also prescribes tariffs of pilotage charges that are fair, reasonable and sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

In 1998, the Authority had completed five consecutive years of operational surpluses and had accumulated approximately \$6.8 million in funds, of which \$2.3 million was set aside to pay for employee termination benefits. Since 1999, however, the Authority has undergone a succession of operational losses totalling \$10 million and, by December 31, 2004, it had an accumulated deficit of \$3.2 million.

In the spring of this year, the Authority was able to increase its short-term borrowing so that its 2005 cash flow would remain positive and it could continue to operate.

In the summer, the Authority met with the marine industry and its Board to discuss the accumulated deficit and develop a structured plan to eliminate the deficit and ensure a positive cash flow for future years. During these discussions, it was agreed that measures should be taken to

- replenish the funds that had been withdrawn from its reserves set aside for employee retirements;
- create a contingency reserve fund to address a recent Treasury Board decision; and
- establish a tariff regime to ensure that all pilotage districts break even, thereby eliminating cross-subsidization.

The marine industry representatives recognized that the proposed measures were fair and reasonable considering the Authority's current fiscal situation.

As a first step in this plan, the Authority proposes an amendment to establish a temporary 2 percent surcharge on all its pilotage invoices to reinstate the funds that had been allocated to pay for employee termination benefits. This surcharge is necessary to

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

Fondement législatif

Loi sur le pilotage

Organisme responsable

Administration de pilotage des Grands Lacs

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Description

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

L'Administration fixe également des tarifs de droits de pilotage équitables, raisonnables et suffisants pour assurer son autonomie financière.

En 1998, l'Administration réalisait des surplus pour la cinquième année consécutive et avait accumulé près de 6,8 millions de dollars en fonds, desquels 2,3 millions de dollars avaient été mis de côté à titre de fonds de fin d'emploi. Toutefois, depuis 1999, l'Administration a subi une série de pertes d'exploitation totalisant 10 millions de dollars et, au 31 décembre 2004, elle avait accumulé un déficit de 3,2 millions de dollars.

Au printemps de cette année, l'Administration a été en mesure d'augmenter ses emprunts à court terme de sorte que son flux de trésorerie en 2005 reste positif et qu'elle puisse continuer ses activités.

Au cours de l'été, l'Administration a rencontré l'industrie maritime et son conseil d'administration pour discuter du déficit accumulé et dresser un plan structuré en vue de l'éliminer et d'avoir un flux de trésorerie positif pour les années à venir. Au cours de ces discussions, il a été convenu que des mesures devaient être prises aux fins suivantes :

- remettre la somme retirée du fonds réservé pour la retraite d'employés;
- créer un fonds d'urgence pour se conformer à la décision du Conseil du Trésor;
- établir un régime tarifaire qui permettra à tous les districts de pilotage d'atteindre leur seuil de rentabilité, et ainsi éliminer l'interfinancement.

Les représentants de l'industrie maritime reconnaissent que les mesures proposées sont justes et raisonnables compte tenu de la situation financière actuelle de l'Administration.

À titre de première étape à ce plan, l'Administration propose une modification pour imposer temporairement des frais supplémentaires de 2 p. 100 sur toutes ses factures de pilotage afin de rétablir le fonds qui avait été réservé pour payer les indemnités de

repay the \$2.3 million that had been withdrawn from the fund several years ago. Between inflation and further accrued benefits, the fund will need to be reimbursed in the amount of \$3.2 million; coincidentally, the same amount as the deficit recorded at the close of the 2004 navigational season.

The 2 percent surcharge will be of a temporary nature and will be levied on all of the Authority's invoices for pilotage services and will apply in each of the pilotage districts. Once the Employee Termination Benefits Fund (the Fund) has been completely reinstated, this temporary measure will be eliminated.

With respect to a vessel making the 2 124 nautical mile round trip between Saint-Lambert Lock (Montréal) and Thunder Bay, the net effect of the 2 percent surcharge will be approximately \$900 or 4 cents per tonne of cargo carried.

### **Alternatives**

Since the Authority is in a deficit situation, having totally exhausted all of its surplus funds including, *inter alia*, its employee termination benefits, a status quo position is not an acceptable option.

The temporary 2 percent surcharge will support the Authority's efforts to replenish the Fund and enhance its financial self-sufficiency while continuing to provide an efficient pilotage service, in accordance with the requirements of the *Pilotage Act*.

### **Benefits and costs**

The proposed 2 percent surcharge is consistent with the Authority's assurance of replacing the funds that were totally withdrawn from its reserves set aside for employee termination benefits.

It is anticipated that the proposed amendment will generate revenues of \$320,000 in 2006 and \$330,000 in 2007. These revenues will be specifically dedicated to the repayment of the Fund. Any excess funds generated by the Authority's operations will also be considered in order to accelerate the reinstatement of the Fund. In addition, the surcharge is beneficial in that it will demonstrate the Authority's commitment to reduce its deficit and continue to operate on a self-sustaining financial basis.

In accordance with the 1999 *Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a Strategic Environmental Assessment (SEA) of this amendment was conducted, in the form of a preliminary scan. The SEA concluded that the amendment is not likely to have important environmental implications.

### **Consultation**

On August 26, 2005, the Authority met with the Board to decide on a course of action to eliminate the deficit and replenish its reserves set aside for contingency purposes and employee termination benefits.

The Authority also met with the Shipping Federation of Canada and other marine industry stakeholders in September to discuss its losses and elaborate on its plan to replenish its funds, including the proposed amendment to initiate a temporary 2 percent surcharge to recoup its reserves for employee termination benefits. These industry representatives recognized that the proposed surcharge to replenish the Fund is fair and reasonable considering the Authority's deficit and lack of possible funding.

retraite des employés. Ces frais supplémentaires sont nécessaires pour rembourser les 2,3 millions de dollars qui avaient été retirés du fonds il y a quelques années. Entre l'inflation et les droits à la retraite accumulés, le fonds devra être remboursé d'un montant de 3,2 millions de dollars; ce montant est le même que le déficit enregistré au terme de la saison de navigation de l'été 2004.

Ces frais supplémentaires de 2 p. 100 seront temporaires et perçus sur toutes les factures de service de pilotage de l'Administration et s'appliqueront dans tous les districts de pilotage. Une fois que le Fonds de prestations de cessation d'emploi (le Fonds) aura complètement été renfloué, cette mesure temporaire disparaîtra.

Par exemple, dans le cas d'un bâtiment qui effectue le trajet, aller-retour de 2 124 milles marins entre l'écluse de Saint-Lambert (Montréal) et Thunder Bay, les frais supplémentaires de 2 p. 100 représentent un effet net d'environ 900 dollars, soit 4 cents par tonne de cargaison transportée.

### **Solutions envisagées**

Comme l'Administration est en situation déficitaire et qu'elle a totalement épuisé ses surplus, y compris, entre autres, les prestations de cessation d'emploi, le statu quo n'est pas une option acceptable.

Les frais supplémentaires temporaires de 2 p. 100 viennent appuyer les efforts de l'Administration afin de renflouer le Fonds et d'accroître son autonomie financière, tout en continuant de fournir des services de pilotage efficaces, conformément aux prescriptions de la *Loi sur le pilotage*.

### **Avantages et coûts**

En imposant des frais supplémentaires de 2 p. 100, l'Administration est sûre de remplacer les fonds entièrement retirés de la réserve aux fins des prestations de cessation d'emploi.

On prévoit que la modification proposée générera des revenus de 320 000 \$ en 2006 et de 330 000 \$ en 2007. Ces revenus serviront particulièrement à reconstituer le Fonds. Toute somme excédentaire générée dans le cadre des opérations de l'Administration sera aussi prise en compte afin d'accélérer le rétablissement du Fonds. De plus, les frais supplémentaires constituent un avantage du fait qu'ils témoignent de l'engagement de l'Administration à réduire son déficit et à continuer d'assurer son autonomie financière.

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

### **Consultations**

Le 26 août 2005, l'Administration a rencontré le conseil d'administration pour décider des mesures à prendre en vue d'éliminer le déficit et de renflouer les réserves mises de côté en cas d'urgence et pour les prestations de cessation d'emploi.

L'Administration a également rencontré la Fédération maritime du Canada et d'autres intervenants de l'industrie maritime en septembre pour discuter de ses pertes et d'un plan pour reconstituer son fonds, notamment la modification proposée d'imposer temporairement des frais supplémentaires de 2 p. 100 pour renflouer ses réserves aux fins des prestations de cessation d'emploi. Ces représentants de l'industrie reconnaissent que les frais supplémentaires proposés pour reconstituer le Fonds sont justes et raisonnables compte tenu du déficit de l'Administration et de l'absence de financement possible.

**Compliance and enforcement**

Section 45 of the Act provides the enforcement mechanism for the Regulations. It states that no customs officer at any port in Canada shall grant a clearance to a ship if the officer is informed by an Authority that pilotage charges in respect of the ship are outstanding and unpaid.

Section 48 of the Act provides a penalty of up to \$5,000 if the Regulations are contravened.

**Contact**

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

**Respect et exécution**

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

L'article 48 de la Loi prévoit que quiconque contrevient au Règlement est passible d'une amende maximale de 5 000 \$.

**Personne-ressource**

Monsieur R. F. Lemire, Premier dirigeant, Administration de pilotage des Grands Lacs, Case postale 95, Cornwall (Ontario) K6H 5R9, (613) 933-2991 (téléphone), (613) 932-3793 (télécopieur).

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 34(1)<sup>a</sup> of the *Pilotage Act*, that the Great Lakes Pilotage Authority, pursuant to subsection 33(1) of that Act, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*.

Interested persons who have reason to believe that any charge in the proposed Regulations is prejudicial to the public interest, including, without limiting the generality thereof, the public interest that is consistent with the national transportation policy set out in section 5 of the *Canada Transportation Act*<sup>b</sup>, may file a notice of objection setting out the grounds therefor with the Canadian Transportation Agency within 30 days after the date of publication of this notice. The notice of objection should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Canadian Transportation Agency, Ottawa, Ontario K1A 0N9.

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Cornwall, October 25, 2005

ROBERT F. LEMIRE  
Chief Executive Officer  
Great Lakes Pilotage Authority

**REGULATIONS AMENDING THE GREAT LAKES  
PILOTAGE TARIFF REGULATIONS****AMENDMENT**

**1. The *Great Lakes Pilotage Tariff Regulations*<sup>1</sup> are amended by adding the following after section 3:**

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné, conformément au paragraphe 34(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur le pilotage*, que l'Administration de pilotage des Grands Lacs, en vertu du paragraphe 33(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*, ci-après.

Les intéressés qui ont des raisons de croire qu'un droit figurant dans le projet de règlement nuit à l'intérêt public, notamment l'intérêt public qui est compatible avec la politique nationale des transports énoncée à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>b</sup>, peuvent déposer un avis d'opposition motivé auprès de l'Office des transports du Canada 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 l'Office des transports du Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0N9.

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Cornwall, le 25 octobre 2005

Le premier dirigeant de l'Administration  
de pilotage des Grands Lacs,  
ROBERT F. LEMIRE

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

**1. Le *Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'article 3, de ce qui suit :**

<sup>a</sup> S.C. 1998, c. 10, s. 150

<sup>b</sup> S.C. 1996, c. 10

<sup>1</sup> SOR/84-253; SOR/96-409

<sup>a</sup> L.C. 1998, ch. 10, art. 150

<sup>b</sup> L.C. 1996, ch. 10

<sup>1</sup> DORS/84-253; DORS/96-409

*Temporary Surcharge*

4. A surcharge of 2 per cent is payable on each pilotage charge payable under section 3 for a pilotage service provided in accordance with any of Schedules I to III until the proceeds of the surcharges total \$3,200,000.

COMING INTO FORCE

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

[45-1-o]

*Droit supplémentaire temporaire*

4. Un droit supplémentaire de 2 pour cent est à payer sur chaque droit de pilotage à payer en application de l'article 3 pour un service de pilotage rendu conformément à l'une des annexes I à III jusqu'à ce que le produit des droits supplémentaires totalise 3 200 000 \$.

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[45-1-o]

## Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1438 — Acibenzolar-S-methyl)

Statutory authority

*Food and Drugs Act*

Sponsoring department

Department of Health

## Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1438 — acibenzolar-S-méthyl)

Fondement législatif

*Loi sur les aliments et drogues*

Ministère responsable

Ministère de la Santé

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### Description

The pest control product (pesticide) acibenzolar-S-methyl is a plant defence mechanism activator to provide protection against certain bacterial and fungal diseases on a wide variety of crops as pre-harvest management. This proposed regulatory amendment would establish Maximum Residue Limits (MRLs) under the *Food and Drugs Act* for residues of acibenzolar-S-methyl and its metabolite in amaranth, arugula, bananas, bok choy Chinese cabbage, broccoli, broccoli raab, Brussels sprouts, cabbage, cardoon, cauliflower, celery, celtuce, Chinese broccoli, Chinese celery, Chinese mustard cabbage, collards, corn salad, dandelion leaves, dock, edible leaved chrysanthemum, eggplants, endives, fresh chervil leaves, fresh Florence fennel leaves and stalks, garden cress, garden purslane, garland chrysanthemum, groundcherries, head lettuce, kale, kohlrabi, leaf lettuce, mustard greens, mustard spinach, Napa Chinese cabbage, New Zealand spinach, orach leaves, parsley leaves, pepinos, peppers, radicchio, rape greens, rhubarb, sea kale, spinach, Swiss chard, tomatillos, tomatoes, tomato paste, upland cress, vine spinach and winter purslane in order to permit the import and sale of food containing these residues. By virtue of subsection B.15.002(1) of the *Food and Drug Regulations*, the MRL for other foods is 0.1 parts per million (p.p.m.).

In order to determine whether proposed MRLs are safe, the Pest Management Regulatory Agency (PMRA) of Health Canada conducts a dietary risk assessment. An acceptable daily intake (ADI) and/or acute reference dose (ARfD) is calculated by applying a safety factor to a no observable adverse effect level or, in appropriate cases, by applying a risk factor which is calculated based on a linear low-dose extrapolation. The potential daily intake (PDI) is calculated from the amount of residue that remains on each imported food when the pest control product is used according to use instructions in the country of origin and the intake of that food from imported sources in the diet. PDIs are established for various Canadian subpopulations and age groups, including infants, toddlers, children, adolescents and adults. Provided the PDI does not exceed the ADI or ARfD for any subpopulation or age group and the lifetime risk is acceptable, the expected residue levels are established as MRLs under the *Food and Drugs Act* to prevent the sale of food with higher residue levels. Since, in most cases, the PDI is well below the ADI and

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Description

Le pesticide acibenzolar-S-méthyl est un inducteur de résistance utilisé dans la lutte pré récolte pour protéger une grande variété de cultures contre certaines maladies causées par des bactéries ou des champignons. Le projet de modification réglementaire établirait des limites maximales de résidus (LMR) en vertu de la *Loi sur les aliments et drogues* pour les résidus d'acibenzolar-S-méthyl et de ses métabolites décelés dans l'amarante tricolore, les aubergines, les bananes, la baselle, les bettes à carde, le brocoli, le brocoli chinois, le cardon, le céleri, le céleri chinois, les cerises de terre, les choux, les choux de Bruxelles, les choux-fleurs, les choux frisés, les choux gai-choï, les choux marins, les choux pak-choï, les choux pé-tsaï, les choux-raves, les choux-rosettes, le chrysanthème à feuilles comestibles, le chrysanthème des jardins, le cresson alénois, le cresson de terre, les endives, les épinards, les épinards de Nouvelle-Zélande, les feuilles d'arroches, les feuilles de colza, les feuilles de moutarde, les feuilles de persil, les feuilles de pissenlit, les feuilles et tiges fraîches de fenouil de Florence, les feuilles fraîches de cerfeuil, la laitue asperge, la laitue frisée, la laitue pommée, la mâche, la montia, la moutarde épinard, l'oseille, la pâte de tomate, les pepinos, les piments, les pourpier, le radicchio, la rhubarbe, la roquette, les tomates et les tomates de manière à permettre l'importation et la vente d'aliments contenant ces résidus. En vertu du paragraphe B.15.002(1) du *Règlement sur les aliments et drogues*, la LMR pour les autres aliments est de 0,1 partie par million (p.p.m.).

Dans le but de déterminer si des LMR proposées sont sûres, l'Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire (ARLA) de Santé Canada effectue une évaluation du risque alimentaire. Une dose journalière admissible (DJA) et une dose aiguë de référence (DARf) sont calculées à l'aide d'un facteur de sécurité appliqué à la dose sans effet nocif observé ou, selon le cas, à l'aide d'un facteur de risque dont le calcul est fondé sur l'extrapolation linéaire d'une faible dose. La dose journalière potentielle (DJP) est calculée à partir de la quantité de résidus qui demeure sur chaque aliment importé lorsque le produit antiparasitaire est utilisé conformément au mode d'emploi qui figure sur l'étiquette; on tient également compte de la quantité consommée de l'aliment importé. Au Canada, les DJP sont établies pour diverses sous-populations et divers groupes d'âge, y compris les nourrissons, les tout-petits, les enfants, les adolescents et les adultes. Pourvu que la DJP ne dépasse pas la DJA ou la DARf pour tout groupe d'âge ou toute sous-population et que le risque à vie soit acceptable, les concentrations de résidus prévues sont établies comme LMR en

lifetime risks are very low when MRLs are originally established, additional MRLs for the pest control product may be added in the future.

After the review of all available data, the PMRA has determined that MRLs for acibenzolar-S-methyl, including its metabolite, of 3 p.p.m. in tomato paste; 1 p.p.m. in bok choy Chinese cabbage, broccoli, broccoli raab, Brussels sprouts, cabbage, cauliflower, Chinese broccoli, Chinese mustard cabbage, collards, eggplants, groundcherries, kale, kohlrabi, mustard greens, mustard spinach, Napa Chinese cabbage, New Zealand spinach, pepinos, peppers, rape greens, spinach, tomatillos, tomatoes and vine spinach; 0.25 p.p.m. in amaranth, arugula, cardoon, celery, celtuce, Chinese celery, corn salad, dandelion leaves, dock, edible leaved chrysanthemum, endives, fresh chervil leaves, fresh Florence fennel leaves and stalks, garden cress, garden purslane, garland chrysanthemum, head lettuce, leaf lettuce, orach leaves, parsley leaves, radicchio, rhubarb, sea kale, Swiss chard, upland cress and winter purslane; and 0.1 p.p.m. in bananas would not pose an unacceptable health risk to the public. These new MRLs harmonize with those established by the United States Environmental Protection Agency.

#### **Alternatives**

Under the *Food and Drugs Act*, it is prohibited to sell food containing residues of pest control products at a level greater than 0.1 p.p.m. unless a higher MRL has been established in Table II, Division 15, of the *Food and Drug Regulations*. In the case of acibenzolar-S-methyl, establishment of MRLs for amaranth, arugula, bok choy Chinese cabbage, broccoli, broccoli raab, Brussels sprouts, cabbage, cauliflower, cardoon, celery, celtuce, Chinese broccoli, Chinese celery, Chinese mustard cabbage, collards, corn salad, dandelion leaves, dock, edible leaved chrysanthemum, eggplants, endives, fresh chervil leaves, fresh Florence fennel leaves and stalks, garden cress, garden purslane, garland chrysanthemum, groundcherries, head lettuce, kale, kohlrabi, leaf lettuce, mustard greens, mustard spinach, Napa Chinese cabbage, New Zealand spinach, orach leaves, parsley leaves, pepinos, peppers, radicchio, rape greens, rhubarb, sea kale, spinach, Swiss chard, tomatillos, tomatoes, tomato paste, upland cress, vine spinach and winter purslane is necessary to support the import of food containing residues that have been shown to be safe, while at the same time preventing the sale of food with unacceptable residues.

Even though the sale of food containing residues of pest control products at a level greater than 0.1 p.p.m. would already be prohibited by virtue of subsection B.15.002(1) of the *Food and Drug Regulations*, the establishment of an MRL of 0.1 p.p.m. in Table II, Division 15, of the Regulations for residues of acibenzolar-S-methyl in bananas would provide more clarity regarding the applicable MRL and would clearly indicate that the appropriate risk assessment has been completed. This is in keeping with current trends towards increased openness and transparency of regulatory processes and is consistent with current practices of most pesticide regulatory agencies throughout the world.

#### **Benefits and costs**

This proposed regulatory amendment will contribute to a safe, abundant and affordable food supply by allowing the importation

vertu de la *Loi sur les aliments et drogues* afin de prévenir la vente d'aliments contenant des concentrations plus élevées de résidus. Comme, dans la plupart des cas, la DJP est bien en deçà de la DJA et que les risques à vie sont très faibles lorsque les LMR sont établies la première fois, il est possible d'ajouter des LMR pour ce produit antiparasitaire.

Après avoir examiné toutes les données disponibles, l'ARLA a déterminé qu'une LMR de 3 p.p.m. pour l'acibenzolar-S-méthyl et ses métabolites dans la pâte de tomate; de 1 p.p.m. dans les aubergines, la baselle, le brocoli, le brocoli chinois, les cerises de terre, les choux, les choux de Bruxelles, les choux-fleurs, les choux frisés, les choux gai-choï, les choux pak-choï, les choux pé-tsaï, les choux-raves, les choux-rosettes, les épinards, les épinards de Nouvelle-Zélande, les feuilles de colza, les feuilles de moutarde, la moutarde épinard, les pepinos, les piments, les tomates et les tomates; de 0,25 p.p.m. dans l'amarante tricolore, les bettes à carde, le cardon, le céleri, le céleri chinois, les choux marins, le chrysanthème à feuilles comestibles, le chrysanthème des jardins, le cresson alénois, le cresson de terre, les endives, les feuilles d'arroches, les feuilles de persil, les feuilles de pissenlit, les feuilles et tiges fraîches de fenouil de Florence, les feuilles fraîches de cerfeuil, la laitue asperge, la laitue frisée, la laitue pommée, la mâche, la montia, l'oseille, le pourpier, le radicchio, la rhubarbe, et la roquette; et de 0,1 p.p.m. dans les bananes ne présenteraient pas de risque inacceptable pour la santé de la population. Ces nouvelles LMR sont harmonisées avec celles établies par la United States Environmental Protection Agency.

#### **Solutions envisagées**

En vertu de la *Loi sur les aliments et drogues*, il est interdit de vendre des aliments contenant des résidus de produits antiparasitaires à des niveaux supérieurs à 0,1 p.p.m., à moins qu'une LMR plus élevée n'ait été établie au tableau II, titre 15, du *Règlement sur les aliments et drogues*. Dans le cas de l'acibenzolar-S-méthyl, l'établissement d'une LMR pour l'amarante tricolore, les aubergines, la baselle, les bettes à carde, le brocoli, le brocoli chinois, le cardon, le céleri, le céleri chinois, les cerises de terre, les choux, les choux de Bruxelles, les choux-fleurs, les choux frisés, les choux gai-choï, les choux marins, les choux pak-choï, les choux pé-tsaï, les choux-raves, les choux-rosettes, le chrysanthème à feuilles comestibles, le chrysanthème des jardins, le cresson alénois, le cresson de terre, les endives, les épinards, les épinards de Nouvelle-Zélande, les feuilles d'arroches, les feuilles de colza, les feuilles de moutarde, les feuilles de persil, les feuilles de pissenlit, les feuilles et tiges fraîches de fenouil de Florence, les feuilles fraîches de cerfeuil, la laitue asperge, la laitue frisée, la laitue pommée, la mâche, la montia, la moutarde épinard, l'oseille, la pâte de tomate, les pepinos, les piments, le pourpier, le radicchio, la rhubarbe, la roquette, les tomates et les tomates est nécessaire en vue d'appuyer l'importation d'aliments contenant des résidus que l'on a démontrés sûrs, tout en prévenant la vente d'aliments contenant des résidus à des niveaux inacceptables.

Même si la vente d'aliments contenant des résidus de produits antiparasitaires à un niveau supérieur à 0,1 p.p.m. serait déjà interdite en vertu du paragraphe B.15.002(1) du *Règlement sur les aliments et drogues*, l'établissement d'une LMR de 0,1 p.p.m. au tableau II, titre 15, du *Règlement* pour les résidus d'acibenzolar-S-méthyl dans les bananes indiquerait plus clairement quelle est la LMR applicable et qu'une évaluation appropriée des risques a été effectuée. Cette démarche suit la tendance actuelle d'ouverture et de transparence accrues des processus réglementaires et correspond aux pratiques courantes de la plupart des organismes de réglementation de pesticides à travers le monde.

#### **Avantages et coûts**

Cette modification proposée au *Règlement* contribuera à créer des réserves alimentaires sûres, abondantes et abordables, tout en

and sale of food commodities containing acceptable levels of pesticide residues.

Some costs may be incurred related to the implementation of analytical methods for analysis of acibenzolar-S-methyl and its metabolite in the foods mentioned above. Resources required are not expected to result in significant costs to the Government.

### Consultation

Dietary risk assessments conducted by the PMRA are based on internationally recognized risk management principles, which are largely harmonized among member countries of the Organisation for Economic Co-operation and Development. Individual safety evaluations conducted by the PMRA include a review of the assessments conducted at the international level as part of the Joint Food and Agriculture Organization of the United Nations/World Health Organization Food Standards Programme in support of the Codex Alimentarius Commission, as well as MRLs adopted by other national health/regulatory agencies.

### Compliance and enforcement

Compliance will be monitored through ongoing domestic and/or import inspection programs conducted by the Canadian Food Inspection Agency when the proposed MRLs for acibenzolar-S-methyl are adopted.

### Contact

Francine Brunet, Alternative Strategies and Regulatory Affairs Division, Pest Management Regulatory Agency, Health Canada, Address Locator 6607D1, 2720 Riverside Drive, Ottawa, Ontario K1A 0K9, (613) 736-3678 (telephone), (613) 736-3659 (fax), pmra\_regulatory\_affairs-affaires\_réglementaires\_arla@hc-sc.gc.ca (email).

permettant l'importation et la vente d'aliments contenant des résidus de pesticides à des niveaux acceptables.

Il pourrait y avoir des coûts associés à la mise en application de méthodes adéquates pour l'analyse de l'acibenzolar-S-méthyl et de ses métabolites dans les aliments susmentionnés. Les ressources exigées ne devraient pas entraîner de coûts importants pour le Gouvernement.

### Consultations

Les évaluations du risque alimentaire effectuées par l'ARLA sont fondées sur des principes de gestion du risque reconnus internationalement; ces principes sont en grande partie harmonisés entre les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques. Les évaluations individuelles de la sécurité menées par l'ARLA comportent l'examen des évaluations effectuées à l'échelle internationale dans le cadre du Programme mixte de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture et de l'Organisation mondiale de la santé sur les normes alimentaires de la Commission du Codex Alimentarius, ainsi que des LMR adoptées par d'autres organismes nationaux de santé ou chargés de la réglementation.

### Respect et exécution

La surveillance de la conformité se fera dans le cadre des programmes permanents d'inspection des produits locaux ou importés, exécutés par l'Agence canadienne d'inspection des aliments une fois que les LMR proposées pour l'acibenzolar-S-méthyl seront adoptées.

### Personne-ressource

Francine Brunet, Division des nouvelles stratégies et des affaires réglementaires, Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire, Santé Canada, Indice de l'adresse 6607D1, 2720, promenade Riverside, Ottawa (Ontario) K1A 0K9, (613) 736-3678 (téléphone), (613) 736-3659 (télécopieur), pmra\_regulatory\_affairs-affaires\_réglementaires\_arla@hc-sc.gc.ca (courriel).

---

## PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 30(1)<sup>a</sup> of the *Food and Drugs Act*, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Food and Drug Regulations (1438 — Acibenzolar-S-methyl)*.

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations within 75 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 Francine Brunet, Alternative Strategies and Regulatory Affairs Division, Pest Management Regulatory Agency, Department of Health, Address Locator 6607D1, 2720 Riverside Drive, Ottawa, Ontario K1A 0K9 (tel.: (613) 736-3678; fax: (613) 736-3659; e-mail: pmra\_regulatory\_affairs-affaires\_réglementaires\_arla@hc-sc.gc.ca).

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during

<sup>a</sup> S.C. 1999, c. 33, s. 347

---

## PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 30(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur les aliments et drogues*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1438 — acibenzolar-S-méthyl)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Francine Brunet, Division des nouvelles stratégies et des affaires réglementaires, Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire, ministère de la Santé, indice d'adresse 6607D1, 2720, promenade Riverside, Ottawa (Ontario) K1A 0K9 (tél. : (613) 736-3678; téléc. : (613) 736-3659; courriel : pmra\_regulatory\_affairs-affaires\_réglementaires\_arla@hc-sc.gc.ca).

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication

<sup>a</sup> L.C. 1999, ch. 33, art. 347

which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Ottawa, October 31, 2005

DIANE LABELLE  
Acting Assistant Clerk of the Privy Council

et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Ottawa, le 31 octobre 2005

La greffière adjointe intérimaire du Conseil privé,  
DIANE LABELLE

**REGULATIONS AMENDING THE FOOD  
AND DRUG REGULATIONS  
(1438 — ACIBENZOLAR-S-METHYL)**

AMENDMENT

1. Table II to Division 15 of Part B of the *Food and Drug Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after item A.001:

I	II	III	IV
Item No.	Common Chemical Name	Chemical Name of Substance	Maximum Residue Limit p.p.m. Foods
A.002	acibenzolar-S-methyl	1,2,3-benzothiazole-7-carbothioic acid S-methyl ester, including the metabolite 1,2,3-benzothiazole-7-carboxylic acid	3 Tomato paste
			1 Bok choy Chinese cabbage, broccoli, broccoli raab, Brussels sprouts, cabbage, cauliflower, Chinese broccoli, Chinese mustard cabbage, collards, eggplants, groundcherries, kale, kohlrabi, mustard greens, mustard spinach, Napa Chinese cabbage, New Zealand spinach, pepinos, peppers, rape greens, spinach, tomatillos, tomatoes, vine spinach
			0.25 Amaranth, arugula, cardoon, celery, celtuce, Chinese celery, corn salad, dandelion leaves, dock, edible leaved chrysanthemum, endives, fresh chervil leaves, fresh Florence fennel leaves and stalks, garden cress, garden purslane, garland chrysanthemum, head lettuce, leaf lettuce, orach leaves, parsley leaves, radicchio, rhubarb, sea kale, Swiss chard, upland cress, winter purslane
			0.1 Bananas

COMING INTO FORCE

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

[45-1-o]

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT  
SUR LES ALIMENTS ET DROGUES  
(1438 — ACIBENZOLAR-S-MÉTHYL)**

MODIFICATION

1. Le tableau II du titre 15 de la partie B du *Règlement sur les aliments et drogues*<sup>1</sup> est modifié par adjonction, après l'article A.001, de ce qui suit :

I	II	III	IV
Article	Appellation chimique courante	Nom chimique de la substance	Limite maximale de résidu p.p.m. Aliments
A.002	acibenzolar-S-méthyl	Ester-S-méthylque de l'acide benzo[1,2,3]thiazole-7-thiocarboxylique, y compris le métabolite Acide benzo [1,2,3]thiazole-7-thiocarboxylique	3 Pâte de tomates
			1 Aubergines, baselle, brocoli, brocoli chinois, cerises de terre, choux, choux de Bruxelles, choux-fleurs, choux frisés, choux gai-choï, choux pak-choï, choux pé-tsaï, choux-raves, choux-rosettes, épinards, épinards de Nouvelle-Zélande, feuilles de colza, feuilles de moutarde, moutarde épinard, navet brocoli, pepinos, piments, tomates, tomatilles
			0,25 Amarante tricolore, bettes à cardes, cardon, céleri, céleri chinois, choux marins, chrysanthème à feuilles comestibles, chrysanthème des jardins, cresson alénois, cresson de terre, endives, feuilles d'arroches, feuilles de persil, feuilles de pissenlit, feuilles et tiges fraîches de fenouil de Florence, feuilles fraîches de cerfeuil, laitue asperge, laitue frisée, laitue pommée, mâche, montia, oseille, pourpier, radicchio, rhubarbe, roquette
			0,1 Bananes

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

[45-1-o]

<sup>1</sup> C.R.C., c. 870

<sup>1</sup> C.R.C., ch. 870

## Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations

*Statutory authority*

*Pilotage Act*

*Sponsoring agency*

Laurentian Pilotage Authority

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### **Description**

The Laurentian Pilotage Authority (the Authority) is responsible for administering, in the interest of safety, an efficient pilotage service within Canadian waters in and around the province of Quebec, north of the northern entrance to Saint-Lambert Lock, except the waters of Chaleur Bay, south of Cap-d'Espoir. The Authority also prescribes tariffs of pilotage charges that are fair, reasonable and sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

The proposed tariff increases are required to permit the Authority to attain and maintain financial self-sufficiency, after a few years of sustained deficits. The Authority projects increases in marine traffic in the upcoming years, which will result in an increase in payments to Pilotes du Saint-Laurent Central inc., in 2006. In addition, there will be significant costs associated with the need to hire additional apprentice pilots.

The proposed tariff increase for 2006 is 4.5 percent.

#### **Alternatives**

The Authority's operating costs have been reduced where feasible and kept to the minimum consistent with maintaining a safe and efficient service.

The proposed tariff increases are required to cover the costs of pilot service contracts with the pilot corporations and the collective agreement with the employee pilots of the Port of Montreal. These agreements represent approximately 80 percent of the Authority's expenses.

#### **Benefits and costs**

The general 4.5 percent tariff increase will generate, beginning January 1, 2006, \$2,305,000 for the year 2006.

In accordance with the *1999 Cabinet Directive on the Environmental Assessment of Policy, Plan and Program Proposals*, a Strategic Environmental Assessment (SEA) of this amendment was conducted, in the form of a preliminary scan. The SEA concluded that the amendment is not likely to have important environmental implications.

## Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides

*Fondement législatif*

*Loi sur le pilotage*

*Organisme responsable*

Administration de pilotage des Laurentides

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### **Description**

L'Administration de pilotage des Laurentides (l'Administration) a le mandat d'administrer, aux fins de la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux canadiennes sises dans la province de Québec et les eaux limitrophes, au nord de l'entrée septentrionale de l'écluse de Saint-Lambert, à l'exception des eaux de la baie des Chaleurs au sud de Cap-d'Espoir. De plus, l'Administration fixe des tarifs de droits de pilotage équitables et raisonnables suffisants pour lui permettre le financement autonome de ses activités.

Les modifications tarifaires prévues à ce règlement s'imposent afin de permettre à l'Administration d'atteindre et de maintenir l'autofinancement à la suite de quelques années déficitaires. L'Administration estime à la hausse les projections du trafic maritime, ce qui aura pour effet d'accroître les paiements d'honoraires aux Pilotes du Saint-Laurent Central inc en 2006. De plus, des sommes importantes devront être défrayées relativement à l'embauche d'apprentis pilotes.

L'augmentation tarifaire sollicitée pour l'année 2006 est de l'ordre de 4,5 p. 100.

#### **Solutions envisagées**

Les coûts d'exploitation de l'Administration ont été réduits là où il était possible de le faire et ils sont maintenus au seuil minimum permettant d'assurer la prestation d'un service sécuritaire et efficace.

Les augmentations tarifaires sollicitées sont requises pour couvrir le coût des contrats de service avec les corporations de pilotes et la convention collective avec les pilotes employés du Port de Montréal. Ces engagements représentent environ 80 p. 100 des dépenses de l'Administration.

#### **Avantages et coûts**

La hausse de tarif de 4,5 p. 100 générera à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2006 une somme de 2 305 000 \$ pour l'année 2006.

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

**Consultation**

During the summer and fall of 2005 the Authority conducted intensive consultations with the three main pilotage service user groups, a number of individual users and the Chamber of Maritime Commerce concerning the proposed tariff increase for 2006.

The groups and a number of users indicated that the tariff increase would be easier to accept if the quality of pilotage services, particularly during the winter period, was improved in district No. 1.

**Compliance and enforcement**

Section 45 of the *Pilotage Act* provides the enforcement mechanism for these Regulations; it states that no customs officer at any port in Canada shall grant a clearance to a ship if the officer is informed by an Authority that pilotage charges in respect of the ship are outstanding and unpaid.

Section 48 of the *Pilotage Act* provides a penalty of up to \$5,000 if the Regulations are contravened.

**Contact**

Mr. Réjean Lanteigne, Chief Executive Officer, Laurentian Pilotage Authority, 555 René-Lévesque Boulevard W, Suite 1501, Montréal, Québec H2Z 1B1, (514) 283-6320 (telephone), (514) 496-2409 (fax).

**Consultations**

Au cours de l'été et de l'automne 2005, l'Administration a intensivement consulté les trois principaux groupes d'utilisateurs de service de pilotage, certains utilisateurs, ainsi que la Chambre de commerce maritime relativement à l'augmentation proposée pour l'année 2006.

Les groupes concernés ainsi que quelques utilisateurs des services ont mentionné que l'augmentation tarifaire sollicitée serait moins difficile à accepter si la qualité des services, particulièrement durant la période hivernale, était améliorée dans la circonscription n° 1.

**Respect et exécution**

L'article 45 de la *Loi sur le pilotage* fournit le mécanisme d'application du Règlement, à savoir qu'aucun agent des douanes, dans un port au Canada, ne peut autoriser le départ d'un navire lorsqu'il a été avisé par une Administration que les droits de pilotage concernant le navire sont exigibles et impayés.

L'article 48 de la *Loi sur le pilotage* prévoit des sanctions en cas d'infraction, notamment une amende pouvant aller jusqu'à 5 000 \$.

**Personne-ressource**

Monsieur Réjean Lanteigne, Premier dirigeant, Administration de pilotage des Laurentides, 555, boulevard René-Lévesque Ouest, Bureau 1501, Montréal (Québec) H2Z 1B1, (514) 283-6320 (téléphone), (514) 496-2409 (télécopieur).

**PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given, pursuant to subsection 34(1)<sup>a</sup> of the *Pilotage Act*, that the Laurentian Pilotage Authority proposes, pursuant to subsection 33(1) of that Act, to make the annexed *Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff Regulations*.

Interested persons who have reason to believe that any charge in the proposed Regulations is prejudicial to the public interest, including, without limiting the generality thereof, the public interest that is consistent with the national transportation policy set out in section 5 of the *Canada Transportation Act*<sup>b</sup>, may file a notice of objection setting out the grounds therefor with the Canadian Transportation Agency within 30 days after the date of publication of this notice. The notice of objection should cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to the Canadian Transportation Agency, Ottawa, Ontario K1A 0N9.

Persons making representations should identify any of those representations the disclosure of which should be refused under the *Access to Information Act*, in particular under sections 19 and 20 of that Act, and should indicate the reasons why and the period during which the representations should not be disclosed. They should also identify any representations for which there is consent to disclosure for the purposes of that Act.

Montréal, October 19, 2005

RÉJEAN LANTEIGNE  
Chief Executive Officer  
Laurentian Pilotage Authority

**PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné, conformément au paragraphe 34(1)<sup>a</sup> de la *Loi sur le pilotage*, que l'Administration de pilotage des Laurentides, en vertu du paragraphe 33(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides*, ci-après.

Les intéressés qui ont des raisons de croire qu'un droit figurant dans le projet de règlement nuit à l'intérêt public, notamment l'intérêt public qui est compatible avec la politique nationale des transports énoncée à l'article 5 de la *Loi sur les transports au Canada*<sup>b</sup>, peuvent déposer un avis d'opposition motivé auprès de l'Office des transports du Canada 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 l'Office des transports du Canada, Ottawa (Ontario) K1A 0N9.

Ils sont également priés d'indiquer, d'une part, celles de ces observations dont la communication devrait être refusée aux termes de la *Loi sur l'accès à l'information*, notamment des articles 19 et 20, en précisant les motifs et la période de non-communication et, d'autre part, celles dont la communication fait l'objet d'un consentement pour l'application de cette loi.

Montréal, le 19 octobre 2005

Le premier dirigeant de l'Administration  
de pilotage des Laurentides,  
RÉJEAN LANTEIGNE

<sup>a</sup> S.C. 1998, c. 10, s. 150

<sup>b</sup> S.C. 1996, c. 10

<sup>a</sup> L.C. 1998, ch. 10, art. 150

<sup>b</sup> L.C. 1996, ch. 10

REGULATIONS AMENDING THE LAURENTIAN  
PILOTAGE TARIFF REGULATIONSRÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES  
TARIFS DE PILOTAGE DES LAURENTIDES

## AMENDMENT

## MODIFICATION

1. Schedule 2 to the *Laurentian Pilotage Tariff Regulations*<sup>1</sup> is replaced by the following:

1. L'annexe 2 du *Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides*<sup>1</sup> est remplacée par ce qui suit :

SCHEDULE 2  
(Definition "time factor" in section 1 and sections 2 and 9)

## PILOTAGE CHARGES

Column 1	Column 2	Column 3	Column 4	Column 5	Column 6	Column 7	Column 8	
Item	Pilotage Service	District	Basic Charge (\$)	Charge per Unit (\$)	Charge per Time Factor (\$)	Charge per Hour or Part of an Hour (\$)	Minimum Charge (\$)	Maximum Charge (\$)
1.	Trip	1	N/A	34.36	16.92	N/A	879.13	N/A
		2	N/A	20.70	11.91	N/A	692.35	N/A
2.	Movage	1	395.53	13.02	N/A	N/A	879.13	N/A
		1-1 or 2	376.70	12.40	N/A	N/A	837.26	N/A
3.	Anchorage during a trip or a movage	1	305.86	3.29	N/A	N/A	N/A	N/A
		1-1 or 2	291.29	3.14	N/A	N/A	N/A	N/A
4.	Docking of a ship at a wharf or pier at the end of a trip	1	234.11	2.41	N/A	N/A	N/A	455.16
		2	222.96	2.30	N/A	N/A	N/A	433.49
5.	Request by a master, owner or agent of a ship for a pilot designated by the Corporation to perform a docking or undocking	2	376.70	8.52	N/A	N/A	692.35	N/A
6.	Detention of a pilot at a pilot boarding station or on board ship	1	N/A	N/A	N/A	0.00 for first half hour, 91.23 for first hour, including the first half hour, and 91.23 for each subsequent hour	N/A	N/A
		1-1 or 2	N/A	N/A	N/A	0.00 for first half hour, 86.88 for first hour, including the first half hour, and 86.88 for each subsequent hour	N/A	N/A
7.	Ship movements required for adjusting a ship's compasses	1	395.53	13.02	N/A	N/A	N/A	N/A
		1-1 or 2	376.70	12.40	N/A	N/A	N/A	N/A
8.	Trip or movage of a dead ship	1, 1-1 or 2	1.5 times the pilotage charges set out in items 1 to 7	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
9.	Cancellation of a request for pilotage services if the pilot reports for pilotage duty	1	490.69	N/A	N/A	0.00 for the first hour, 182.45 for the second hour including the first hour, and 91.23 for each subsequent hour (see note)	N/A	N/A
		1-1 or 2	467.32	N/A	N/A	0.00 for the first hour, 173.76 for the second hour including the first hour, and 86.88 for each subsequent hour (see note)	N/A	N/A
10.	A pilot is carried on a ship beyond the district for which the pilot is licensed	1	N/A	N/A	N/A	91.23	N/A	N/A
		1-1 or 2	N/A	N/A	N/A	86.88	N/A	N/A
11.	Except in the case of emergency, a master, owner or agent of a ship, after filing a notice required by section 8 or 9 of the <i>Laurentian Pilotage Authority Regulations</i> , makes a request that the movage or departure occur at a time before that set out in the notice	1	2,041.76	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
		1-1 or 2	1,944.54	N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

Note: The number of chargeable hours of service is calculated from the later of the time for which the pilotage services are requested and the time at which the pilot reports for pilotage duty until the time of cancellation.

<sup>1</sup> SOR/2001-84

<sup>1</sup> DORS/2001-84

ANNEXE 2  
(définition de « facteur temps » à l'article 1 et articles 2 et 9)

DROITS DE PILOTAGE

Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Colonne 4	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Colonne 8	
Article	Service de pilotage	Circonscription	Droit forfaitaire (\$)	Droit par unité (\$)	Droit par facteur temps (\$)	Droit par heure ou fraction d'heure (\$)	Droit minimum (\$)	Droit maximum (\$)
1.	Voyage	1	S/O	34,36	16,92	S/O	879,13	S/O
		2	S/O	20,70	11,91	S/O	692,35	S/O
2.	Déplacement	1	395,53	13,02	S/O	S/O	879,13	S/O
		1-1 ou 2	376,70	12,40	S/O	S/O	837,26	S/O
3.	Mouillage au cours d'un voyage ou d'un déplacement	1	305,86	3,29	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1 ou 2	291,29	3,14	S/O	S/O	S/O	S/O
4.	Accostage d'un navire à un quai ou à une jetée à la fin d'un voyage	1	234,11	2,41	S/O	S/O	S/O	455,16
		2	222,96	2,30	S/O	S/O	S/O	433,49
5.	Accostage ou appareillage d'un navire effectué par un pilote désigné par la Corporation, à la demande du capitaine, du propriétaire ou de l'agent du navire	2	376,70	8,52	S/O	S/O	692,35	S/O
6.	Prolongation du séjour d'un pilote à une station d'embarquement de pilotes ou à bord d'un navire	1	S/O	S/O	S/O	0,00 pour la première demi-heure, 91,23 pour la première heure, y compris la première demi-heure, et 91,23 pour chaque heure suivante	S/O	S/O
		1-1 ou 2	S/O	S/O	S/O	0,00 pour la première demi-heure, 86,88 pour la première heure, y compris la première demi-heure, et 86,88 pour chaque heure suivante	S/O	S/O
7.	Mouvement d'un navire effectué pour la régulation des compas	1	395,53	13,02	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1 ou 2	376,70	12,40	S/O	S/O	S/O	S/O
8.	Voyage ou déplacement d'un navire mort	1, 1-1 ou 2	1,5 fois les droits de pilotage prévus aux articles 1 à 7	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
9.	Annulation d'une demande de services de pilotage si le pilote se présente pour effectuer ses fonctions de pilotage	1	490,69	S/O	S/O	0,00 pour la première heure, 182,45 pour la deuxième heure, y compris la première heure, et 91,23 pour chaque heure suivante (voir note)	S/O	S/O
		1-1 ou 2	467,32	S/O	S/O	0,00 pour la première heure, 173,76 pour la deuxième heure, y compris la première heure, et 86,88 pour chaque heure suivante (voir note)	S/O	S/O
10.	Transport d'un pilote à bord d'un navire au-delà de la circonscription pour laquelle il est breveté	1	S/O	S/O	S/O	91,23	S/O	S/O
		1-1 ou 2	S/O	S/O	S/O	86,88	S/O	S/O
11.	Sauf en cas d'urgence, un départ ou un déplacement effectué avant l'heure prévue dans les préavis exigés par les articles 8 ou 9 du <i>Règlement de l'Administration de pilotage des Laurentides</i> , à la demande du capitaine, du propriétaire ou de l'agent du navire	1	2 041,76	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O
		1-1 ou 2	1 944,54	S/O	S/O	S/O	S/O	S/O

Note : Le nombre d'heures facturables pour un service est calculé soit à partir du moment où les services d'un pilote sont requis, soit à partir du moment de l'arrivée du pilote à l'endroit où il doit effectuer ses fonctions de pilotage, selon la plus tardive de ces heures, jusqu'au moment où la demande est annulée.

COMING INTO FORCE

ENTRÉE EN VIGUEUR

**2. These Regulations come into force on January 1, 2006.**

**2. Le présent règlement entre en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006.**

## Regulations Amending the Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations

### Statutory authority

*Canada Shipping Act*

### Sponsoring department

Department of Transport

### REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

*(This statement is not part of the Regulations.)*

#### Description

The *Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations* (PCSPPR), made pursuant to the *Canada Shipping Act* (CSA), were developed in the early 1990s to address concerns about the damage done to sensitive marine areas as a result of the discharge of human excreta and sewage (hereinafter referred to as sewage) from pleasure boats. The Regulations prohibit the discharge of sewage from pleasure craft into designated bodies of water. In addition, while in designated waters, any pleasure craft fitted with a toilet must also be fitted with a holding tank and fittings appropriate for the removal of the tank's contents by shore-based pumping facilities. These Regulations do not apply to grey water, which is wastewater from receptacles other than toilets, such as sinks.

The provisions of the PCSPPR also affect non-pleasure craft, under the *Non-Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations* (NPCSPPR), in that these boats are also prohibited from discharging sewage in those areas set out in the Schedule to the PCSPPR. Non-pleasure craft, however, are not required to have holding tanks.

The PCSPPR are applicable to specific bodies of water. To date, British Columbia and Manitoba have each designated bodies of water in the Schedule to the Regulations. Also, the Province of Ontario has placed provincial restrictions on the Great Lakes that are similar in nature to the PCSPPR.

The proposed amendment will add the Bras d'Or Lake in Nova Scotia to the Schedule. This includes all connected waters inside a line joining Carey Point to Noir Point in Great Bras d'Or, southwards of Alder Point in Little Bras d'Or and northwards of the seaward end of St. Peters Canal.

The discharge of sewage into the aquatic environment has been shown to have serious impacts on human and ecological health. Public health risks arising from the contact with the large numbers of different disease-producing organisms that can be found in

## Règlement modifiant le Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance

### Fondement législatif

*Loi sur la marine marchande du Canada*

### Ministère responsable

Ministère des Transports

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

*(Ce résumé ne fait pas partie du Règlement.)*

#### Description

Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance*, qui relève de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, a été adopté au début des années 1990, en réponse aux préoccupations concernant les dommages causés aux zones aquatiques sensibles par les excréments humains et les eaux usées rejetés par les embarcations de plaisance (ci-après désignés « eaux usées »). Le Règlement interdit le rejet des eaux usées dans les étendues d'eau désignées. En outre, quand elles sont sur une étendue d'eau désignée, les embarcations de plaisance munies d'une toilette doivent être munies d'une citerne de retenue ainsi que de raccords de tuyauterie appropriés permettant de retirer le contenu de la citerne à partir d'installations de pompage à terre. Le Règlement ne vise pas les eaux usées dites « grises », provenant de récipients autres que des toilettes, notamment des évier.

En vertu du *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des navires autres que les embarcations de plaisance*, les dispositions du *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance* s'appliquent également aux embarcations autres que les embarcations de plaisance. Conformément à cet autre Règlement, il est interdit aux navires de rejeter des eaux usées dans les zones indiquées à l'annexe du *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance*, mais il n'est pas nécessaire que les navires qui y sont visés soient dotés d'une citerne de retenue.

Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance* s'applique à des étendues d'eau particulières. À l'heure actuelle, la Colombie-Britannique et le Manitoba ont désigné des étendues d'eau dans l'annexe du Règlement. De plus, la province d'Ontario a appliqué des restrictions provinciales semblables sur les Grands Lacs.

La modification présentement proposée prévoit l'ajout du lac Bras d'Or de la Nouvelle-Écosse à l'annexe, et de toutes les eaux attenantes en deçà d'une ligne tirée à partir de la pointe Carey jusqu'à la pointe Noir dans le Great Bras d'Or, au sud de la pointe Alder dans le Little Bras d'Or et au nord de l'extrémité du canal de St. Peters qui donne sur le large.

Il a été démontré que le rejet d'eaux usées dans le milieu aquatique avait de graves répercussions sur la santé humaine et l'environnement. Le contact avec le grand nombre d'organismes pathogènes qu'on peut retrouver dans les déchets humains présente

human waste are significant. Exposure to these organisms directly or through ingestion of contaminated seafood can cause serious illnesses. Sewage contamination in drinking water can cause diarrhoea, intestinal worms, trachoma, hepatitis and schistosomiasis.

The decomposition of sewage and chemicals associated with the treatment of sewage, such as chlorine and formaldehyde, also has severe ecological effects. Additions of sewage may cause eutrophication, or nutrient enrichment, of the water body. This leads to enhanced algal growth and eventually large amounts of dead algae settling to the bottom of the lake. Decomposition of organic matter (sewage and dead algae) consumes oxygen and can lead to hypoxia in deep water, thereby suffocating deep-water species and causing subsequent changes to the ecological structure of freshwater and marine communities.

The growing number of recreational boats in the Maritimes that have access to Bras d'Or Lake and the long-term chronic discharges of sewage into the lake have exacerbated the problem of sewage pollution. Sewage effluent from vessels is directly responsible for the closure of shellfish harvesting areas and has created "dead zones" or areas of hypoxia.

Aesthetic or visual degradation of water quality is another negative result of sewage pollution. In Nova Scotia, the degeneration of the pristine environment could be very detrimental to that province's tourism industry.

On the lake, sewage is being released into recreational areas, causing significant public health risks. Many of the lake's popular boating and mooring areas are also common locations for shellfish beds, fish spawning and desirable swimming areas and beaches. Requests to address this problem have been received from a broad spectrum of the public, environmental groups, government and non-government agencies.

#### Determination of site

The Bras d'Or Lake was first identified at the local level by provincial, municipal and private stakeholder groups through application to the Office of Boating Safety (OBS), Transport Canada (TC), Atlantic Region. This application was reviewed by the regional OBS to ensure that the area being considered had met screening criteria outlined in a study entitled *A Process to Designate Areas Under the Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations*. This study is also known as the Acres Report. Once the proposed designation was approved by the regional OBS, TC developed a regulatory amendment to designate the selected area in the Schedule to the PCSPPR.

Under the designation process, bodies of water with shellfish harvesting beds are treated as a priority for designation due to public health concerns related to the consumption of contaminated seafood. Also, system low flushing action, boat traffic density and the presence of swimming beaches and recreational areas are also considered as important factors when determining areas for designation.

#### Alternatives

Alternatives have been reviewed over a period of almost 10 years by local groups and different levels of government. Advertising and information campaigns have been implemented but have not

d'importants risques pour la santé publique. L'exposition à ces organismes, que ce soit directement ou par l'ingestion de fruits de mer contaminés, peut causer de graves maladies. La contamination de l'eau potable par les eaux usées peut causer la diarrhée, des vers intestinaux, le trachome, l'hépatite et la schistosomiase.

La décomposition des eaux usées et des substances chimiques servant au traitement de ces eaux, telles que le chlore et le formaldéhyde, produit aussi d'importants effets sur l'environnement. L'ajout d'eaux usées peut causer l'eutrophisation ou l'enrichissement des plans d'eau par des nutriments, accélérant ainsi la croissance des algues, et en bout de ligne, le dépôt d'une grande quantité d'algues mortes au fond du lac. La décomposition de matières organiques (eaux usées et algues mortes) nécessite une plus grande consommation d'oxygène et peut engendrer une hypoxie en eaux profondes, suffoquant ainsi les diverses espèces qui y vivent et entraînant des changements dans la structure écologique des espèces vivant en eau douce et en milieu marin.

Le nombre grandissant d'embarcations de plaisance dans les Maritimes ayant accès au lac Bras d'Or, et les déversements continus et prolongés d'eaux usées dans le lac ont aggravé à long terme le problème de pollution causé par les eaux usées. Les décharges d'eaux usées provenant des bâtiments sont directement responsables de la fermeture de zones de cueillette de coquillages et ont créés des « zones mortes » ou des zones d'hypoxie.

La baisse de la qualité de l'eau sur le plan esthétique est un autre effet négatif de la pollution causée par le rejet des eaux usées. En Nouvelle-Écosse, la dégradation des zones vierges pourrait être très dommageable pour l'industrie touristique.

Sur le lac, des eaux usées sont déversées dans des zones récréatives et posent des risques importants pour la santé publique. Un bon nombre des zones du lac qui s'avèrent populaires pour la navigation de plaisance et le mouillage sont également des parcs de mollusques, des piscicultures, des plages fréquentées ou des zones où la baignade est permise. Des représentants du public, de groupes environnementaux, de gouvernements et d'organismes non gouvernementaux ont fait parvenir des requêtes afin qu'on remédie à la situation.

#### Désignation de zone

Le lac Bras d'Or a d'abord été identifié à risques au niveau local par des groupes d'intervenants provinciaux, municipaux et privés qui ont envoyé une demande au Bureau de la sécurité navique (BSN), Transports Canada (TC), Région de l'Atlantique. Cette demande a été examinée par le BSN régional, chargé de vérifier que la zone considérée répondait aux critères d'éligibilité énoncés dans l'étude intitulée *A Process to Designate Areas Under the Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations*, également connue sous le nom du rapport Acres. Une fois que le BSN a donné son approbation à la désignation proposée, Transports Canada a élaboré un projet de modification du Règlement en vue d'ajouter les étendues d'eau en question à l'annexe du *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance*.

Dans le cadre de ce système de désignation, les étendues d'eau de cueillette de coquillages sont désignées en priorité, en raison des risques pour la santé humaine inhérents à la consommation de fruits de mer contaminés. De plus, la lenteur de l'écoulement des eaux, la densité de la circulation plaisancière et l'existence de plages propices à la baignade et de lieux de loisirs sont également des facteurs importants qui influencent la désignation.

#### Solutions envisagées

Des groupes locaux et différents ordres de gouvernement ont envisagé diverses solutions depuis près de 10 ans. Des campagnes de sensibilisation et d'information ont été menées mais n'ont pas

been effective in reducing the occurrence of swimming beach and shellfish harvesting bed closures due to sewage contamination.

Since 1991, there have been organized groups concerned about the health of Bras d'Or Lake, and these groups understand the necessity of resource management. The following is a list of the groups concerned about the health of the lake:

- Eskasoni Fish and Wildlife Commission (1991)
- Bras d'Or Lake Preservation Society (1993)
- Bras d'Or Stewardship Society (1997)
- Unama'ki Institute of Natural Resources (1998)
- NS Sustainable Community Initiative Bras d'Or Lake Field Team (1999)
- Stewards of the River Denys Watershed Association (1999)
- Nova Scotia Oyster Growers Association (2001)
- The Pitu'paq Partnership (2001)
- Bras d'Or Partnership (2002)

There have also been multiple programs developed to help educate waterway users on how to protect the aquatic environment, such as the Pitu'paq Partnership, Sewage Pollution Prevention Pamphlets; the Clean Boating Program, Environment Canada; Camp Green Canada; Tourism Industry Association of Nova Scotia; Bluenose Atlantic Coastal Action Program (ACAP) and other ACAP programs; and the Atlantic Coastal Zone Information Steering Committee.

Unfortunately, instances of shellfish harvesting bed and swimming beach closures are still happening. There are currently 48 shellfish harvesting area closures within the Bras d'Or Lake area. There have also been several cases of beach closures and reports of algae blooms.

Consequently, although these non-regulatory education programs and information campaigns will continue to be employed, they have proven ineffective at changing the behaviour significantly enough to achieve the objective of reducing sewage discharge. Surveys of recreational boaters and marina operators determined that a campaign of persuasion and voluntary compliance would not encourage sufficient numbers of boaters to install holding tanks.

The Bras d'Or Lake is an internationally renowned sailing destination and is accessible to a wide range of boats that come from other parts of Canada, the United States and other countries, giving access to a large population base. Transient waterway users visiting the lake may be unaware of the local education initiatives and may discharge sewage into the lake. It is also difficult to establish voluntary compliance where transient boaters feel that they do not have a responsibility for the protection of the lake. These people will not be held accountable for their actions without proper enforceable restrictions in place.

In addition, reports by the United States Fish and Wildlife Service indicate that their strict no-discharge regulations have resulted in the dramatic improvement of water quality in several states where this information is being carefully recorded.

#### Sewage treatment devices

The use of marine sewage treatment devices alternate to a holding tank was discussed during consultations. Sewage treatment devices process boat sewage to varying degrees.

permis de réduire le nombre de fermetures de plages et de zones de cueillette de coquillages en raison de la contamination par les eaux usées.

Depuis 1991, des groupes organisés se sont dits préoccupés par la santé du lac Bras d'Or et ont compris la nécessité d'en gérer les ressources. Voici une liste des groupes préoccupés par la santé du lac :

- Eskasoni Fish and Wildlife Commission (1991)
- Bras d'Or Lake Preservation Society (1993)
- Bras d'Or Stewardship Society (1997)
- Unama'ki Institute of Natural Resources (1998)
- NS Sustainable Community Initiative Bras d'Or Lake Field Team (1999)
- Stewards of the River Denys Watershed Association (1999)
- Nova Scotia Oyster Growers Association (2001)
- The Pitu'paq Partnership (2001)
- Bras d'Or Partnership (2002)

De nombreux programmes ont aussi été mis sur pied pour éduquer les utilisateurs de voies navigables sur les façons de protéger le milieu aquatique, notamment des dépliants sur la prévention de la pollution par les eaux usées dans le cadre du partenariat Pitu'paq, le programme de navigation de plaisance respectueux de l'environnement élaboré par Environnement Canada, Camping éco-l'eau Canada, des interventions de la Tourism Industry Association of Nova Scotia, le Plan d'assainissement du littoral atlantique Bluenose (PALA) et d'autres programmes du PALA et du Comité de direction sur l'information relative à la zone côtière de l'Atlantique.

Malheureusement, on continue de fermer des plages et des zones de cueillette de coquillages. À l'heure actuelle, 48 de ces dernières sont fermées dans la région du lac Bras d'Or. Plusieurs plages ont également été fermées et des proliférations d'algues ont été signalées.

Conséquemment, bien que ces programmes de sensibilisation et d'information demeureront, ils n'ont pas permis de modifier suffisamment les comportements pour atteindre l'objectif de réduire les rejets d'eaux usées. Des sondages ont également permis de déterminer qu'une campagne de persuasion ou de conformité volontaire à la réglementation n'encouragerait pas suffisamment de plaisanciers à installer des citernes de retenue.

Le lac Bras d'Or est une destination de navigation de renommée internationale, accessible à une vaste gamme de bateaux qui viennent d'autres régions du Canada, des États-Unis et d'autres pays, qui donne accès à une base de population importante. Les touristes qui empruntent les voies navigables et ne sont que de passage sur le lac ne sont peut-être pas au courant des initiatives locales de sensibilisation et risquent de rejeter leurs eaux usées dans le lac. Il est aussi difficile d'appliquer une conformité volontaire lorsque les plaisanciers de passage estiment qu'ils ne sont pas responsables de la protection du lac. Si l'on n'applique pas suffisamment de restrictions, ces gens ne seront pas tenus responsables de leurs actes.

En revanche, des rapports du Fish and Wildlife Service des États-Unis révèlent que leur application stricte de la réglementation relative aux rejets a entraîné une importante amélioration de la qualité de l'eau dans plusieurs États où l'on a mis en œuvre des programmes de collecte systématique d'information à ce sujet.

#### Systèmes de traitement des eaux usées

Durant les consultations, des discussions ont porté sur la possibilité d'utiliser des systèmes de traitement des eaux usées autres que les citernes de retenue. Il existe divers systèmes qui permettent de traiter les eaux usées des embarcations à divers degrés.

In the United States, sewage treatment devices (called marine sanitation devices Type I and Type II) macerate and chemically treat sewage to varying degrees before release. Type III marine sanitation devices are holding tanks. Because Type I and II marine sanitation devices treat sewage chemically, often with chlorine, formaldehyde, ozone, or perchloric acid, the resulting effluent is often more toxic to the environment than the sewage itself.

Bras d'Or Lake has many arms. Often these water arms have barriers (i.e. very deep areas or physical barriers) that reduce the flush rate to reach the ocean. Contaminants discharged into these waters during the treatment of sewage by marine sanitation devices will take up to 184 days to dissipate, resulting in environmental impacts on Bras d'Or Lake.

The use of sewage treatment devices is not within the scope of these amendments to the Regulations. In the area designated for no-discharge status, the use of these devices would not affect the closure of swimming areas and shellfish harvesting areas.

### **Benefits and costs**

A cost-benefit analysis prepared by Gardner and Pinfold Consulting (June 2003) projects that the proposed designation will produce an overall net benefit (using mid-range values over a 20-year period) of \$1.8 million. The study quantified benefits on avoided losses in oyster production in one harbour only, which outweighed the costs of refitting boats, implementing the designation and potential loss of business. Additional qualitative benefits expected include higher property values, reduced health risks from recreational contact and consumption of fish and shellfish and increased value placed on ecosystem and water quality by individuals and households.

Very large numbers of different disease-producing organisms can be found in the fecal discharges of ill and healthy persons. Public health risks arise from contact with disease-causing bacteria, viruses or yeast and from infections by internal parasites such as worms and their eggs. Exposure to these and other organisms can cause dysentery, infectious hepatitis, salmonella, various types of diarrhoea and many other illnesses.

As previously mentioned, the indiscriminate release of sewage has also been linked to illness caused by the consumption of contaminated shellfish and other seafood. Sewage discharge contaminates bivalve shellfish, which leads to the closure of productive commercial, recreational and aboriginal shellfish fisheries.

The aquaculture industry will benefit from the designation, as the reduction of sewage discharge in these sensitive areas will lead to a reduction of harvesting closures and will add an additional level of product quality assurance from the knowledge that the water in the area will be properly managed to the highest possible standard.

The ecological impact of sewage discharge occurs, in part, through the effect it has on the amount of dissolved oxygen in the surrounding water and the resulting stress this causes on aquatic animals. Sewage and chemicals used to treat sewage, on decomposition, will rob oxygen from the surrounding water, a process known as biological oxygen demand. The greater the amount of

Aux États-Unis, on utilise des systèmes de traitement des eaux usées (dits appareils d'épuration marine de types I et II) qui macèrent et traitent chimiquement les eaux usées avant leur rejet, les citernes de retenue étant considérées comme des appareils de type III. Or, comme les appareils d'épuration marine de types I et II assurent un traitement chimique des eaux usées, souvent à l'aide de chlore, de formaldéhyde, d'ozone ou d'acide perchlorique, l'effluent qui en résulte est souvent plus néfaste pour l'environnement que les eaux usées ne l'étaient avant le traitement.

Le lac Bras d'Or compte de nombreux bras qui présentent souvent des obstacles (par exemple, des zones très profondes ou des obstacles physiques) qui réduisent le débit de déversement dans l'océan. Les polluants déversés dans ces eaux au cours du traitement des eaux usées au moyen des dispositifs d'assainissement y resteraient pendant plus de 184 jours avant de se disperser, ce qui aurait des impacts environnementaux sur le lac Bras d'Or.

L'utilisation de systèmes de traitement et d'évacuation des eaux usées n'est pas couverte par les changements proposés dans ce processus de modification du Règlement. Dans les zones désignées où il serait dorénavant interdit aux plaisanciers de rejeter leurs eaux usées, le recours à des systèmes de traitement et d'évacuation des eaux usées ne permettrait pas de réduire le nombre d'interdictions de se baigner et de récolter des coquillages.

### **Avantages et coûts**

Une analyse coûts-avantages menée par Gardner and Pinfold Consulting (juin 2003) prévoit que la désignation proposée génèrera des avantages nets globaux (selon des valeurs moyennes établies sur 20 ans) de 1,8 million de dollars. L'étude quantifie les avantages des pertes évitées dans la production d'huîtres dans un havre seulement, lesquels l'emportent sur les coûts du réaménagement des bateaux, de la mise en vigueur de la désignation et des pertes commerciales potentielles. Parmi les autres avantages qualitatifs prévus, on compte une hausse de la valeur des propriétés, une baisse des risques pour la santé découlant du contact et de la consommation de poissons et de crustacés et une qualité accrue de l'écosystème et de l'eau jugée meilleure par les individus et les familles.

Les excréments des êtres humains, que ceux-ci soient malades ou en bonne santé, contiennent un très grand nombre d'organismes pathogènes différents. Le contact avec des bactéries ou des champignons pathogènes ou des virus, et l'infection par des parasites internes, tels que des vers et leurs œufs, présentent des risques accrus pour la santé publique. L'exposition à ces organismes peut causer la dysenterie, l'hépatite infectieuse, la salmonelle, divers types de diarrhées et beaucoup d'autres maladies.

Comme il a été mentionné précédemment, on a établi un lien entre les rejets sans discernement d'eaux usées et des maladies qui résultent de la consommation de mollusques et d'autres fruits de mer contaminés. Ces rejets contaminent les mollusques bivalves, ce qui oblige à interdire leur récolte à des fins commerciales, récréatives ou dans le cadre des pêcheries aborigènes.

L'industrie aquicole bénéficiera de la désignation car la réduction des rejets d'eaux usées fera diminuer le nombre d'interdictions de récolter et apportera une assurance accrue de la qualité des produits, grâce à la certitude que l'eau de cette région sera gérée adéquatement, conformément aux plus hautes normes possibles.

L'impact environnemental des eaux usées est attribuable, en partie, à leur effet sur la teneur en oxygène dissout des eaux réceptrices et au stress qui en résulte pour les animaux aquatiques. En se décomposant, les eaux usées et les substances chimiques utilisées pour leur traitement captent l'oxygène des eaux dans lesquelles elles sont déversées, par un processus appelé demande

sewage or chemicals added to a marine area, the greater the amount of oxygen extracted from the surrounding water. Furthermore, the nutrient component of sewage can cause algae bloom. Both the growth and decomposition of algae will also cause an increase in biological oxygen demand. A decreased amount of oxygen will cause eutrophication, or changes to the ecological structure of a marine or fresh water community. This is manifested in the smothering of organisms at the bottom of the food chain. Once all of the oxygen is consumed, the water becomes unfit for most forms of life.

The tourism and the aquaculture industries are the main areas of the economy most severely affected by the discharge of sewage. They will benefit the most from the designation of this area under the PCSPPR. Designating these sites will improve recreation areas in the vicinity, decrease health hazards, make drinking water safer, enhance fish and wildlife habitat and increase property values.

Tourism is a strong and vital part of the Nova Scotia economy, and a pristine environment is a key attraction. A positive public perception of the health of Bras d'Or Lake is an important consideration.

Taking a leadership role for the conservation and protection of natural resources and ensuring that resources are used in a sustainable way represents environmental stewardship and supports ethical decision-making regarding other sustainable development projects.

#### Costs

Over 800 recreation vessels use Bras d'Or Lake during the season; of these, 60 percent are believed to be local vessels and 40 percent are believed to be transient. Of the transient traffic, boats from Ontario and the United States will already be fitted with holding tanks to comply with their local laws.

Also, newer vessels are more likely to be fitted with a holding tank. Vessels that are 18 to 26 ft. in length are now frequently being fitted with "porta-potties" and compost toilets at a substantially lower cost than to refit a vessel. Pleasure craft over 26 ft. in length will be the group most affected by the proposed designation.

Of the 450 local boats having fixed heads, at least 5 percent do have holding tanks, and a survey done of Maritimes marinas found that 66 percent of local boats have toilet facilities on board. The same study reported that 84 percent of visiting vessels have a holding tank.

Average refit costs range from \$100 for portable units, \$600 for a bladder tank and \$1,500 for holding tank systems. The refit costs associated with the new designations will be borne by vessel owners.

Community groups and small business owners are willing to sponsor additional pump-out stations (\$102,000) if necessary, coordination costs for facilitation of new pump-out stations and upgrades (\$40,000) and coordination and development costs of brochures, Web site upgrades, signage and distribution (\$45,000).

biochimique en oxygène. Plus la quantité d'eaux usées ou de substances chimiques entrant dans le milieu aquatique est élevée, plus la quantité d'oxygène retirée de ce milieu est grande. De plus, les éléments nutritifs contenus dans les eaux usées peuvent entraîner la prolifération d'algues, dont la croissance et la décomposition ultérieures accroîtront également la demande biochimique en oxygène. Cette diminution de la teneur en oxygène entraînera à son tour une eutrophisation ou une modification de la structure écologique des communautés vivantes des eaux douces et des milieux marins. Cela se manifestera par l'étouffement d'organismes situés au bas de la chaîne alimentaire. Une fois qu'elle a perdu tout son oxygène, l'eau est impropre à la plupart des formes de vie.

Le tourisme et l'aquaculture sont les secteurs économiques les plus durement touchés par les rejets d'eaux usées. De ce fait, ce sont ces secteurs qui bénéficieront le plus de l'ajout de la zone à l'annexe du *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance*, ce qui aura pour effets d'améliorer la qualité des lieux de loisirs des environs et celle de l'eau potable et de l'habitat du poisson et des autres animaux, de réduire les dangers pour la santé et de hausser la valeur des propriétés riveraines.

Le tourisme est un élément primordial de l'économie de la Nouvelle-Écosse, dont la nature dans toute sa pureté constitue un attrait majeur. Le fait que le public ait une perception positive de la santé du lac Bras d'Or est un facteur important.

Le fait d'assumer un rôle de chef pour conserver et protéger les ressources naturelles et pour s'assurer qu'elles sont utilisées de façon durable reflète une saine gestion de l'environnement et un processus décisionnel éthique à l'égard d'autres projets de développement durable.

#### Coûts

Plus de 800 embarcations de plaisance naviguent sur le lac Bras d'Or au cours d'une saison. De ceux-ci, on estime que 60 p. 100 sont de la région et que 40 p. 100 sont de passage. De ce dernier groupe, les bateaux de l'Ontario et des États-Unis seront déjà munis d'une citerne de retenue afin de se conformer à leurs lois locales.

Il est par ailleurs probable que les plus récents bâtiments soient munis d'une citerne de retenue. Les bâtiments de 18 à 26 pi de longueur sont souvent modifiés pour recevoir des toilettes portatives ou à compostage, option qui coûte moins cher que le réaménagement de l'ensemble du bâtiment. Les embarcations de plaisance de plus de 26 pi de longueur seront les plus touchées par la désignation proposée.

Au moins 5 p. 100 des 450 bateaux locaux munis de toilettes fixes sont équipés de citernes de retenue. D'autre part, un sondage dans des ports de plaisance dans les Maritimes a révélé que 66 p. 100 des bateaux locaux avaient des toilettes à bord. La même étude indique que 84 p. 100 des bâtiments de passage sont munis d'une citerne de retenue.

Le coût moyen de réaménagement varie de 100 \$ pour des unités portatives à 600 \$ pour un réservoir souple et à 1 500 \$ pour des systèmes de citernes de retenue. Les coûts de réaménagement rattachés aux nouvelles désignations seront assumés par les propriétaires de bâtiment.

Des groupes communautaires et des propriétaires de petites entreprises sont prêts à commanditer des installations de pompage supplémentaires (102 000 \$) si nécessaire et à défrayer les coûts de coordination pour l'installation et la réfection (40 000 \$) et les coûts de coordination et de réalisation de brochures, de la mise à jour du site Web, de panneaux d'affichage et de distribution (45 000 \$).

Five private companies are currently providing pump-out services; those services are available at locations throughout Bras d'Or Lake. For those boaters choosing to pump out at a shore side facility, the cost will vary from being no charge to \$15 per service. Barge and sewage "pick-up" services proposed by some private interests will presumably cost more. Communities with a municipal sewage system can more readily and cost-effectively absorb the added volume from a pump-out facility.

### **Consultation**

The public in Nova Scotia has been consulted at many different levels and through various mechanisms. Public education involved on-water communications, target and focus groups, media, newspapers and publications, Web sites, phone calls and mail distribution of information packages. Dissemination included, but was not limited to, community groups and societies, environmental groups, scientists, concerned citizens, boating organizations, First Nations, political representatives, media, fishing groups, and business organizations. Public presentations were done at 14 locations around the lake and at the Halifax International Boat Show. Signage (over 35 locations) was strategically placed around Bras d'Or Lake for the summer and brochures (over 3 000) were distributed at major events and locations that were frequented by waterway users.

Within the past 10 years there have been numerous improvements on many fronts to lessen the harmful impacts on Bras d'Or Lake, including upgrades to centralized treatment systems (over \$10,000,000 in improvements) and private on-site systems (\$1,904,000 in improvements), and the discontinued use of pesticides by the forest industry and fish dragging in the lake. In 2001, the five First Nations and five municipalities of the Bras d'Or came together in agreement and in partnership to address on-site sewage and sewage treatment issues in Bras d'Or Lake through the Pitu'paq Partnership. This partnership is currently engaged in establishing meaningful baseline data, identifying key areas for wastewater management districts and obtaining funding and community support for them, creating new by-laws for homeowners, working with all Bras d'Or communities to establish a comprehensive approach to sewage issues and addressing centralized treatment plant facilities deficiencies. In addition, the Pitu'paq Partnership Web site hosted all information regarding the proposed designation and also allowed and encouraged people to provide their comments on the proposed designation.

At the local level, applications were reviewed with affected and interested parties and were supported by local government bodies. At 12 of 14 meetings, the overall reception of the proposed designation was positive and supportive. In total, more than 230 people attended the 14 meetings, 168 pieces of correspondence were received from individuals and community organizations and 298 people signed the comment sheet at the Halifax International Boat Show. Through all communication mediums, the result was overwhelming positive support for the designation.

### **Strategic environmental assessment**

A preliminary scan for environmental impacts has been undertaken in accordance with the criteria of Transport Canada's Strategic Environment Assessment Policy Statement of March 2001.

Cinq entreprises privées fournissent à l'heure actuelle des services de pompage répartis dans toute la zone du lac Bras d'Or. Pour les plaisanciers qui veulent pomper leurs eaux usées à des installations à terre, les coûts varieront de la gratuité à 15 \$ par pompage. Des intérêts privés proposent la mise sur pied de services de ramassage des eaux usées, entre autre par barge, option qui s'avérerait sans doute plus coûteuse. Les communautés ayant un système municipal d'égouts pourront absorber de façon plus rentable et ponctuelle le volume supplémentaire d'une installation de pompage.

### **Consultations**

Le public de la Nouvelle-Écosse a été consulté à plusieurs niveaux différents, par divers mécanismes. Pour sensibiliser le public, on a eu recours à divers moyens, tels que les communications sur l'eau, la coordination de groupes cibles et de groupes de consultation, les médias, les journaux et les publications, les sites Web, les appels téléphoniques et la distribution de trousse d'information par la poste. Les communications ont été diffusées mais pas limitées aux groupes suivants : sociétés et groupes communautaires, groupes environnementaux, scientifiques, citoyens concernés, organisations de navigation de plaisance, Premières nations, représentants politiques, médias, groupes de pêcheurs et organisations d'affaires. Des exposés publics ont été présentés à 14 endroits autour du lac et au salon nautique international de Halifax. Des panneaux d'affichage ont été installés stratégiquement (à plus de 35 endroits) pour tout l'été autour du lac Bras d'Or et plus de 3 000 brochures ont été distribuées lors de grands événements et à des endroits fréquentés par des utilisateurs des voies navigables.

Au cours des 10 dernières années, beaucoup d'améliorations diverses ont été apportées pour freiner les répercussions néfastes sur le lac Bras d'Or, notamment la modernisation de systèmes de traitement centralisés (améliorations de plus de 10 000 000 \$) et de systèmes privés sur place (améliorations de 1 904 000 \$), ainsi que l'arrêt de l'utilisation de pesticides par l'industrie forestière et aux fins du dragage pour la pêche du poisson dans le lac. En 2001, les cinq Premières nations et cinq municipalités du Bras d'Or ont convenu de remédier aux problèmes des eaux usées sur les lieux du lac Bras d'Or et de leur traitement par la création du partenariat Pitu'paq. Ce partenariat est actuellement en train d'établir des données de référence, afin de relever les endroits clés pour l'établissement de districts de gestion des eaux usées, d'obtenir du financement et un appui de la communauté, d'instituer de nouveaux règlements pour les propriétaires de résidences, et de collaborer avec toutes les collectivités du Bras d'Or pour trouver une solution exhaustive aux problèmes générés par les eaux usées et les déficiences des usines centralisées d'épuration des eaux. En plus, le site Web du partenariat Pitu'paq fournissait toute l'information concernant la désignation proposée et invitait la population à formuler ses commentaires sur la question.

À l'échelle locale, les demandes ont été revues avec les parties impliquées et intéressées, et ont été approuvées par des organismes gouvernementaux locaux. À 12 des 14 rencontres, la désignation a été accueillie favorablement. Au total, plus de 230 personnes ont pris part aux 14 rencontres, 168 messages écrits ont été reçus d'individus et d'organismes communautaires et 298 personnes ont signé la feuille de commentaires lors du salon nautique international de Halifax. Par l'entremise de tous les moyens de communication, l'appui en faveur de la désignation s'est avéré extrêmement positif.

### **Évaluation environnementale stratégique**

Une exploration préliminaire des impacts environnementaux a été entreprise conformément aux critères de l'énoncé de politique sur l'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada de

The preliminary scan has led to the conclusion that a detailed analysis is not necessary. Further assessments or studies regarding environmental effects of this initiative are not likely to yield a different determination.

### **Compliance and enforcement**

The objective of the *Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations* is to eliminate the discharge of sewage from vessels in designated areas.

Environment Canada supports the designation and has taken responsibility for the enforcement. The enforcement costs will be the responsibility of Environment Canada and Transport Canada, and enforcement is not expected to require new assets or additional resources.

The enforcement and compliance strategy involves a phased-in approach over four years. The process will begin with educational programs to encourage voluntary compliance with environmental regulations and progress into a full enforcement program.

Public notification and awareness of newly designated sites will be established through press releases, media interviews, signage at site locations, and identification on hydrographic charts and sailing directions.

Persons are designated as enforcement officers by the Minister of the Environment under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, and Regional Transport Canada Officers and Inspectors are designated by the Minister of Transport as pollution prevention officers under paragraph 661(1)(a) of the *Canada Shipping Act* for the purpose of enforcement of the *Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations* and the *Non-Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations*. In the event of a contravention of the Regulations, the *Canada Shipping Act* provides for court-imposed penalties, which include fines of up to \$1,000,000 and imprisonment for a term not exceeding three years. No increase in the cost of enforcement is anticipated.

### **Contact**

Tom Morris, AMSEE, Manager, Environment Protection, Marine Safety, Transport Canada, Place de Ville, Tower C, 11th Floor, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N5, (613) 991-3170 (telephone), (613) 993-8196 (fax).

Le 5 mars 2001. L'exploration a révélé qu'il n'était pas nécessaire de procéder à une analyse approfondie. Il est peu probable que d'autres évaluations ou études des effets environnementaux de cette initiative donneraient lieu à des décisions différentes.

### **Respect et exécution**

Le *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance* a pour but de prévenir le rejet d'eaux usées à partir d'embarcations de plaisance sur les étendues d'eau désignées.

Environnement Canada appuie la désignation et se chargera de l'appliquer. Les coûts connexes à la mise en application seront assumés par Environnement Canada et Transports Canada, et on ne s'attend pas à devoir engager des ressources humaines ou matérielles additionnelles.

La stratégie d'application et de conformité prévoit l'entrée en vigueur progressive sur quatre ans. Le processus débutera par des programmes de sensibilisation pour encourager la conformité volontaire à la réglementation sur l'environnement et progressera vers une application complète du programme.

L'information concernant les étendues d'eau dont on propose l'ajout à l'annexe du Règlement sera diffusée au grand public par divers moyens : communiqués de presse, entrevues avec des médias, signalisation dans les zones en question, identification sur les cartes nautiques et marines et indications dans les directives nautiques.

Des agents de l'autorité seront désignés par le ministre de l'Environnement aux termes de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*; des agents et inspecteurs régionaux de Transports Canada seront désignés par le ministre à titre de fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution aux termes de l'alinéa 661(1)a) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* aux fins de l'application du *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance* et du *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des navires autres que les embarcations de plaisance*. En cas d'infraction au Règlement, la *Loi sur la marine marchande du Canada* prévoit des peines à être imposées par les tribunaux, soit des amendes pouvant s'élever à un million de dollars, soit des peines d'emprisonnement maximales de trois ans. On ne prévoit pas d'augmentation de coûts liée à la mise en application du Règlement.

### **Personne-ressource**

Tom Morris, AMSEE, Gestionnaire, Protection de l'environnement, Sécurité maritime, Transports Canada, Place de Ville, Tour C, 11<sup>e</sup> étage, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N5, (613) 991-3170 (téléphone), (613) 993-8196 (télécopieur).

## **PROPOSED REGULATORY TEXT**

Notice is hereby given that the Governor in Council proposes, pursuant to subsection 656(1)<sup>a</sup> and section 657<sup>b</sup> of the *Canada Shipping Act*, to make the annexed *Regulations Amending the Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations*.

<sup>a</sup> R.S., c. 6 (3rd Supp.), s. 84

<sup>b</sup> S.C. 1993, c. 36, s. 5

## **PROJET DE RÉGLEMENTATION**

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu du paragraphe 656(1)<sup>a</sup> et de l'article 657<sup>b</sup> de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance*, ci-après.

<sup>a</sup> L.R., ch. 6 (3<sup>e</sup> suppl.), art. 84

<sup>b</sup> L.C. 1993, ch. 36, art. 5

Interested persons may make representations with respect to the proposed Regulations to the Minister of Transport within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must be in writing and cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent to Tom Morris, Manager, Environmental Protection (AMSEE), Marine Safety, Department of Transport, Place de Ville, Tower C, 330 Sparks Street, Ottawa, Ontario K1A 0N8 (tel: (613) 991-3170; fax: (613) 993-8196; e-mail: morrist@tc.gc.ca).

Ottawa, October 24, 2005

DIANE LABELLE  
*Acting Assistant Clerk of the Privy Council*

Les intéressés peuvent présenter par écrit au ministre des Transports 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 Tom Morris, gestionnaire, Protection de l'environnement (AMSEE), Sécurité maritime, Transports Canada, Place de Ville, Tour C, 330, rue Sparks, Ottawa (Ontario) K1A 0N8 (tél. : (613) 991-3170; téléc. : (613) 993-8196; courriel : morrist@tc.gc.ca).

Ottawa, le 24 octobre 2005

*La greffière adjointe intérimaire du Conseil privé,*  
DIANE LABELLE

**REGULATIONS AMENDING THE  
PLEASURE CRAFT SEWAGE POLLUTION  
PREVENTION REGULATIONS**

AMENDMENT

**1. Part 1 of the schedule to the *Pleasure Craft Sewage Pollution Prevention Regulations*<sup>1</sup> is amended by adding the following after item 3 under the subheading "Manitoba":**

*Nova Scotia*

Item	Name and Location of Body of Water
1.	Bras d'Or Lake (lat. 45°50' N, long. 60°50' W) and all connected waters inside a line joining Carey Point to Noir Point in Great Bras d'Or, southwards of Alder Point in Little Bras d'Or and northwards of the seaward end of St. Peters Canal.

COMING INTO FORCE

**2. These Regulations come into force on the day that is four years after the day on which they are registered.**

[45-1-o]

**RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT  
SUR LA PRÉVENTION DE LA POLLUTION PAR LES  
EAUX USÉES DES EMBARCATIONS DE PLAISANCE**

MODIFICATION

**1. La partie 1 de l'annexe du *Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance*<sup>1</sup> est modifiée par adjonction, après l'article 3 figurant sous l'intertitre « Manitoba », de ce qui suit :**

*Nouvelle-Écosse*

Article	Nom et emplacement de l'étendue d'eau
1.	Lac Bras d'Or (45°50' de latitude N., 60°50' de longitude O.) et toutes les eaux attenantes en deçà d'une ligne tirée à partir de la pointe Carey jusqu'à la pointe Noir dans le Great Bras d'Or, au sud de la pointe Alder dans le Little Bras d'Or et au nord de l'extrémité du canal de St. Peters qui donne sur le large.

ENTRÉE EN VIGUEUR

**2. Le présent règlement entre en vigueur quatre ans après la date de son enregistrement.**

[45-1-o]

<sup>1</sup> SOR/91-661

<sup>1</sup> DORS/91-661

## INDEX

Vol. 139, No. 45 — November 5, 2005

(An asterisk indicates a notice previously published.)

**COMMISSIONS****Canada Customs and Revenue Agency**

## Income Tax Act

Revocation of registration of charities ..... 3611

**Canadian International Trade Tribunal**

Electrical and electronics — Inquiry..... 3611

**Canadian Radio-television and Telecommunications****Commission**

\*Addresses of CRTC offices — Interventions..... 3612

## Decisions

2005-529 to 2005-536..... 3612

## Public hearings

2005-8-4..... 3614

2005-9-1..... 3614

## Public notices

2005-98 — Distribution and linkage requirements for  
Class 1 and Class 2 licensees ..... 3615

2005-99..... 3615

**National Energy Board**Silverhill Ltd. — Application to export electricity to the  
United States ..... 3616**GOVERNMENT NOTICES****Environment, Dept. of the**

## Canadian Environmental Protection Act, 1999

Permit No. 4543-2-03366, amended ..... 3594

**Industry, Dept. of**

## Canada Corporations Act

Application for surrender of charter..... 3594

Letters patent..... 3594

Supplementary letters patent..... 3597

Supplementary letters patent — Name change ..... 3597

## Trade-marks Act

Geographical indications..... 3598

**International Trade, Dept. of**Notice of intent to conduct a Strategic Environmental  
Assessment of the Canada-China Foreign Investment  
Protection Agreement..... 3602Notice of intent to conduct a Strategic Environmental  
Assessment of the Canada-India Foreign Investment  
Protection Agreement..... 3605**Notice of Vacancy**Canadian Transportation Accident Investigation and  
Safety Board..... 3607**Transport, Dept. of**

## Canada Marine Act

Fraser River Port Authority — Supplementary letters  
patent..... 3609**MISCELLANEOUS NOTICES**Alberta Plywood, permanent bridge over the Wallace  
River, Alta. .... 3618Bonnyville No. 87, Municipal District of, repair of a bridge  
over the Beaver River, Alta. .... 3624\*Bridgewater Financial Services Ltd., letters patent of  
continuance ..... 3618**MISCELLANEOUS NOTICES — Continued**Campbell River Indian Band Development Corporation and  
City of Campbell River, construction of a cruise ship  
terminal in Discovery Passage, B.C. .... 3618Canadian National Railway Company, documents  
deposited ..... 3619

Canadian Pacific Railway Company, document deposited... 3620

CIT Group/Equipment Financing, Inc. (The), documents  
deposited ..... 3620Kelly Cove Salmon Ltd., existing marine aquaculture site  
in Foleys Cove, N.B. .... 3622Kincardine, Municipality of, construction of a pedestrian  
bridge over the North Penetangore River, Ont. .... 3624Metropolitan Andrey Sheptytsky Institute Foundation,  
relocation of head office ..... 3622Newfoundland and Labrador Snowmobile Federation,  
bridge across Eastern Brook, N.L. .... 3625Nova Scotia, Department of Transportation and Public  
Works of, replacement of the King Road timber bridge  
over the Kennetcook River, N.S. .... 3621Nova Scotia, Department of Transportation and Public  
Works of, replacement of the Port Clyde Bridge over the  
Clyde River, N.S. .... 3621Ontario, Ministry of Transportation of, rehabilitation of the  
Irvine Creek Bridge over Irvine Creek and rehabilitation  
of the Conestogo River Bridge over the Conestogo River,  
Ont. .... 3623Ontario, Ministry of Transportation of, replacement of the  
West Montreal River Bridge at Matachewan, Ont. .... 3623

\*Pilot Insurance Company, letters patent of continuance .... 3625

\*Scottish & York Insurance Co. Limited, letters patent of  
continuance ..... 3626

Tolko Industries Ltd., document deposited..... 3626

Toronto, City of, proposed pedestrian bridge over Mimico  
Creek, Ont. .... 3620

Troubadour Foundation (The), surrender of charter ..... 3627

Waterloo, Regional Municipality of, repairs to a bridge  
over the Conestogo River, Ont. .... 3626Weyerhaeuser Canada Ltd., upgrades to the bridge crossing  
Prairie Creek, Alta. .... 3627Winning Ways Research Foundation Inc., relocation of  
head office..... 3627

\*6436978 Canada Limited, notice of intention..... 3628

**PARLIAMENT****House of Commons**\*Filing applications for private bills (1st Session,  
38th Parliament)..... 3610**PROPOSED REGULATIONS****Environment, Dept. of the**

## Canadian Environmental Protection Act, 1999

Regulations Amending the On-Road Vehicle and Engine  
Emission Regulations..... 3630**Great Lakes Pilotage Authority**

## Pilotage Act

Regulations Amending the Great Lakes Pilotage Tariff  
Regulations..... 3655**Health, Dept. of**

## Food and Drugs Act

Regulations Amending the Food and Drug Regulations  
(1438 — Acibenzolar-S-methyl)..... 3659

**PROPOSED REGULATIONS — *Continued***

**Laurentian Pilotage Authority**

Pilotage Act

Regulations Amending the Laurentian Pilotage Tariff

Regulations..... 3663

**Transport, Dept. of**

Canada Shipping Act

Regulations Amending the Pleasure Craft Sewage

Pollution Prevention Regulations ..... 3667

## INDEX

Vol. 139, n° 45 — Le 5 novembre 2005

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

## AVIS DIVERS

Alberta Plywood, pont permanent au-dessus de la rivière Wallace (Alb.).....	3618
Bonnyville No. 87, Municipal District of, réparations au pont au-dessus de la rivière Beaver (Alb.).....	3624
*Bridgewater Financial Services Ltd., lettres patentes de prorogation.....	3618
Campbell River Indian Band Development Corporation et City of Campbell River, construction d'un terminal pour bateaux de croisière dans le passage Discovery (C.-B.)....	3618
Canadian National Railway Company, dépôt de documents.....	3619
Canadian Pacific Railway Company, dépôt de document....	3620
CIT Group/Equipment Financing, Inc. (The), dépôt de documents.....	3620
*Compagnie d'Assurance Pilot (La), lettres patentes de prorogation.....	3625
*Compagnie d'Assurance Scottish & York Limitée, lettres patentes de prorogation.....	3626
Fondation de l'institut métropolitain Andrey Sheptytsky, changement de lieu du siège social.....	3622
Kelly Cove Salmon Ltd., site d'aquaculture marine actuel dans l'anse Foleys (N.-B.).....	3622
Kincardine, Municipality of, construction d'une passerelle au-dessus de la rivière North Penetangore (Ont.).....	3624
Newfoundland and Labrador Snowmobile Federation, pont au-dessus du ruisseau Eastern (T.-N.-L.).....	3625
Nova Scotia, Department of Transportation and Public Works of, remplacement du pont Port Clyde au-dessus de la rivière Clyde (N.-É.).....	3621
Nova Scotia, Department of Transportation and Public Works of, remplacement du pont en bois King Road au-dessus de la rivière Kennetcook (N.-É.).....	3621
Ontario, ministère des Transports de l', réfection du pont Irvine Creek au-dessus du ruisseau Irvine et réfection du pont Conestogo River au-dessus de la rivière Conestogo (Ont.).....	3623
Ontario, ministère des Transports de l', remplacement du pont de la rivière West Montreal à Matachewan (Ont.)....	3623
Tolko Industries Ltd., dépôt de document.....	3626
Toronto, City of, projet de passerelle au-dessus du ruisseau Mimico (Ont.).....	3620
Troubadour Foundation (The), abandon de charte.....	3627
Waterloo, Regional Municipality of, réparations à un pont au-dessus de la rivière Conestogo (Ont.).....	3626
Weyerhaeuser Canada Ltd., réparations au pont traversant le ruisseau Prairie (Alb.).....	3627
Winning Ways Research Foundation Inc., changement de lieu du siège social.....	3627
*6436978 Canada Limited, avis d'intention.....	3628

## AVIS DU GOUVERNEMENT

## Avis de poste vacant

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.....	3607
--	------

## AVIS DU GOUVERNEMENT (suite)

## Commerce international, min. du

Avis d'intention d'effectuer une évaluation environnementale stratégique de l'Accord sur la protection des investissements étrangers Canada-Chine.....	3602
Avis d'intention d'effectuer une évaluation environnementale stratégique de l'Accord sur la protection des investissements étrangers Canada-Inde.....	3605

## Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Permis n° 4543-2-03366, modifié.....	3594
---	------

## Industrie, min. de l'

Loi sur les corporations canadiennes	
Demande d'abandon de charte.....	3594
Lettres patentes.....	3594
Lettres patentes supplémentaires.....	3597
Lettres patentes supplémentaires — Changement de nom.....	3597
Loi sur les marques de commerce	
Indications géographiques.....	3598

## Transports, min. des

Loi maritime du Canada	
Administration portuaire du fleuve Fraser — Lettres patentes supplémentaires.....	3609

## COMMISSIONS

## Agence des douanes et du revenu du Canada

Loi de l'impôt sur le revenu	
Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance.....	3611

## Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes

*Adresses des bureaux du CRTC — Interventions.....	3612
Audiences publiques	
2005-8-4.....	3614
2005-9-1.....	3614

## Avis publics

2005-98 — Exigences relatives à la distribution et à l'assemblage pour les titulaires de classe 1 et de classe 2.....	3615
2005-99.....	3615

## Décisions

2005-529 à 2005-536.....	3612
--------------------------	------

## Office national de l'énergie

Silverhill Ltd. — Demande visant l'exportation d'électricité aux États-Unis.....	3616
--	------

## Tribunal canadien du commerce extérieur

Produits électriques et électroniques — Enquête.....	3611
--	------

## PARLEMENT

## Chambre des communes

*Demandes introductives de projets de loi privés (1 <sup>re</sup> session, 38 <sup>e</sup> législature).....	3610
--	------

## RÈGLEMENTS PROJETÉS

## Administration de pilotage des Grands Lacs

Loi sur le pilotage	
Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Grands Lacs.....	3655

**RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)****Administration de pilotage des Laurentides**

Loi sur le pilotage

Règlement modifiant le Règlement sur les tarifs de pilotage des Laurentides..... 3663

**Environnement, min. de l'**

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Règlement modifiant le Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs..... 3630

**RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)****Santé, min. de la**

Loi sur les aliments et drogues

Règlement modifiant le Règlement sur les aliments et drogues (1438 — acibenzolar-S-méthyl) ..... 3659

**Transports, min. des**

Loi sur la marine marchande du Canada

Règlement modifiant le Règlement sur la prévention de la pollution par les eaux usées des embarcations de plaisance..... 3667



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Government of Canada Publications  
Public Works and Government Services  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S5

*En cas de non-livraison,  
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Publications du gouvernement du Canada  
Travaux publics et Services gouvernementaux  
Canada  
Ottawa, Canada K1A 0S5