

Canada Gazette

Part I



Gazette du Canada

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, MARCH 9, 2019

OTTAWA, LE SAMEDI 9 MARS 2019

Notice to Readers

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

- Part I Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday
- Part II Statutory instruments (regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 9, 2019, and at least every second Wednesday thereafter
- Part III Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after royal assent

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

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

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

For information regarding reproduction rights, please contact Public Services and Procurement Canada by email at TPSGC.QuestionsLO-OLQueries.PWGSC@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Avis au lecteur

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

- Partie I Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi
- Partie II Textes réglementaires (règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 9 janvier 2019 et au moins tous les deux mercredis par la suite
- Partie III Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

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

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

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

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

TABLE OF CONTENTS

Government notices	537
Appointment opportunities	554
Parliament	
House of Commons	579
Commissions	580
(agencies, boards and commissions)	
Miscellaneous notices	587
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)	
Proposed regulations	589
(including amendments to existing regulations)	
Index	862

TABLE DES MATIÈRES

Avis du gouvernement	537
Possibilités de nominations	554
Parlement	
Chambre des communes	579
Commissions	580
(organismes, conseils et commissions)	
Avis divers	587
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)	
Règlements projetés	589
(y compris les modifications aux règlements existants)	
Index	864

GOVERNMENT NOTICES**DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT****DEPARTMENT OF HEALTH****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999**

Publication of final decision after screening assessment of four carboxylic acids specified on the Domestic Substances List (subsection 77(6) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

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

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

And whereas it is concluded that the substances do not meet any of the criteria set out in section 64 of the Act,

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

Catherine McKenna

Minister of the Environment

Ginette Petitpas Taylor

Minister of Health

ANNEX**Summary of the final screening assessment of the Carboxylic Acids Group**

Pursuant to section 74 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the Minister of the Environment and the Minister of Health have conducted a screening assessment of four substances referred to collectively as the Carboxylic Acids Group. Substances in this group were identified as priorities for assessment as they met the categorization criteria under subsection 73(1) of CEPA. The Chemical Abstracts Service Registry Numbers (CAS RNs)¹ their *Domestic Substances List* (DSL) names and their common names are listed in the table below.

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

AVIS DU GOUVERNEMENT**MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT****MINISTÈRE DE LA SANTÉ****LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)**

Publication de la décision finale après évaluation préalable de quatre acides carboxyliques inscrits sur la Liste intérieure [paragraphe 77(6) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu que les quatre substances énumérées dans l'annexe satisfont aux critères du paragraphe 73(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

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

Attendu qu'il est conclu que ces substances ne satisfont à aucun des critères de l'article 64 de la Loi,

Avis est par les présentes donné que la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé (les ministres) ont l'intention de ne rien faire pour le moment à l'égard de ces substances.

La ministre de l'Environnement

Catherine McKenna

La ministre de la Santé

Ginette Petitpas Taylor

ANNEXE**Sommaire de l'évaluation préalable du groupe des acides carboxyliques**

En vertu de l'article 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ont procédé à une évaluation préalable de quatre substances désignées collectivement sous le nom de groupe des acides carboxyliques. Les substances de ce groupe figurent parmi celles qui ont été désignées comme devant être évaluées en priorité, car elles satisfont aux critères de catégorisation du paragraphe 73(1) de la Loi. Leur numéro d'enregistrement du Chemical Abstracts Service (NE CAS¹), leur nom sur la

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

Liste intérieure et leur nom commun figurent au tableau ci-dessous.

Substances in the Carboxylic Acids Group

CAS RN	Domestic Substances List name	Common name
79-09-4	Propanoic acid	Propionic acid
107-92-6	Butanoic acid	<i>n</i> -Butyric acid
112-05-0	Nonanoic acid	Nonanoic acid
144-62-7	Ethanedioic acid	Oxalic acid

In 2011, imported quantities of *n*-butyric acid and oxalic acid were reported to range from 10 000 to 100 000 kg, imported quantities of nonanoic acid were reported to be 28 925 kg and imported quantities of propionic acid were reported to range from 1 000 000 to 10 000 000 kg. None of these substances were reported to be manufactured in Canada in 2011 above the reporting threshold of 100 kg.

The substances in the Carboxylic Acids Group are reported to be used commercially in Canada in a number of applications and products such as processing aids, plastic and rubber materials, industrial intermediates, lubricants, solvents, and non-pesticidal agricultural products.

These substances are naturally occurring compounds. Propionic and *n*-butyric acids are endogenous to humans as they are produced through microbial fermentation in the gastrointestinal tract. Propionic acid, *n*-butyric acid, and nonanoic acid occur naturally in a variety of foods and may also be used as food flavouring agents. In Canada, propionic acid is also an approved food additive. Propionic acid and oxalic acid are used as components in the manufacture of a variety of food packaging materials. Nonanoic and oxalic acid are used as components in incidental additives for use in food processing establishments. Oxalic acid is also a naturally occurring substance in some foods and has been identified as an ingredient in cleaning products available to consumers in Canada.

All of the substances in the Carboxylic Acids Group are registered pesticide formulants in Canada. They are also all permitted ingredients in natural health products, and propionic, *n*-butyric, and oxalic acids have been identified in natural health products. Some of these substances are also present in products available to consumers, such as nonanoic acid in eye makeup and cleaning products, and oxalic acid in cleaning products.

The ecological risks of substances in the Carboxylic Acids Group in this screening assessment were characterized

Substances du groupe des acides carboxyliques

NE CAS	Nom dans la Liste <i>intérieure</i>	Nom commun
79-09-4	Acide propionique	Acide propionique
107-92-6	Acide butyrique	Acide butyrique
112-05-0	Acide nonanoïque	Acide nonanoïque
144-62-7	Acide oxalique	Acide oxalique

Entre 10 000 et 100 000 kg d'acide butyrique et d'acide oxalique, 28 925 kg d'acide nonanoïque et entre 1 000 000 et 10 000 000 kg d'acide propionique ont été déclarés avoir été importés en 2011. Aucune de ces substances n'a été déclarée en 2011 comme étant produite au Canada en des quantités dépassant le seuil de déclaration de 100 kg.

Plusieurs utilisations commerciales des substances du groupe des acides carboxyliques ont été signalées au Canada, notamment comme adjuvant de traitement, composant de matériaux plastiques ou caoutchouteux, substance industrielle intermédiaire, lubrifiant, solvant et composés non pesticides utilisés en agriculture.

Ces substances sont produites naturellement. Les acides propionique et butyrique sont endogènes chez l'humain et sont produits par la fermentation microbienne dans le tube digestif. Les acides propionique, butyrique et nonanoïque sont naturellement présents dans divers aliments et sont aussi utilisés comme agents aromatisants. L'acide propionique est aussi un additif alimentaire approuvé au Canada. Les acides propionique et oxalique sont aussi utilisés comme ingrédients dans la fabrication de divers matériaux d'emballage alimentaire. L'acide nonanoïque et l'acide oxalique sont des additifs accidentels dans les installations de transformation des aliments. L'acide oxylique est également naturellement présent dans divers aliments et a été identifié comme ingrédient dans certains produits nettoyeurs disponibles aux consommateurs au Canada.

Toutes les substances du groupe des acides carboxyliques sont des produits de formulation de pesticide homologués au Canada. Elles sont également toutes des ingrédients autorisés de produits de santé naturels. Les acides propionique, butyrique et oxalique ont été décelés dans des produits de santé naturels. Certaines de ces substances sont également présentes dans des produits disponibles aux consommateurs, comme l'acide nonanoïque dans les produits de maquillage pour les yeux et les produits de nettoyage, et l'acide oxalique dans les produits de nettoyage.

Les risques des substances du groupe des acides carboxyliques pour l'environnement ont été caractérisés au moyen

using the ecological risk classification of organic substances (ERC) approach, which is a risk-based approach that employs multiple metrics for both hazard and exposure with weighted consideration of multiple lines of evidence for determining risk classification. Hazard profiles are established based principally on metrics regarding mode of toxic action, chemical reactivity, food web-derived internal toxicity thresholds, bioavailability, and chemical and biological activity. Metrics considered in the exposure profiles include potential emission rate, overall persistence, and long-range transport potential. A risk matrix is used to assign a low, moderate or high level of potential concern for substances on the basis of their hazard and exposure profiles. Based on the outcome of the ERC analysis, propionic acid, *n*-butyric acid, nonanoic acid, and oxalic acid are considered unlikely to cause ecological harm.

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

With respect to human health, propionic acid was assessed by the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) in 2007 and by the European Food Safety Authority (EFSA) in 2014, *n*-butyric acid was assessed by the OECD in 2003, and nonanoic acid was assessed by the European Chemicals Agency (ECHA) in 2013. Potential sources of exposure of the general population to propionic and *n*-butyric acid would be from their natural occurrence in the environment and in foods, and their uses as food additives or flavouring agents, as well as their uses in natural health products and/or homeopathic products. Potential sources of exposure of the general population to nonanoic acid include its natural occurrence in the environment and in foods, and its use as a food flavouring substance, and its use as an ingredient in an eye makeup product and as an ingredient in a liquid disinfectant solution. On the basis of the information from the above-noted international assessments, propionic acid, *n*-butyric acid, and nonanoic acid are considered to be substances of low hazard potential; therefore, the risk to human health is considered to be low.

Exposure to oxalic acid can occur from its use as an ingredient in cleaning products and its natural presence in

de l'approche de la classification du risque écologique des substances organiques (CRE), approche basée sur les risques qui tient compte de plusieurs paramètres liés au risque et à l'exposition et une pondération des éléments de preuve pour donner une valeur de risque. Les profils de danger sont principalement établis sur la base de paramètres liés au mode d'action toxique, à la réactivité chimique, à des seuils de toxicité interne dérivés du réseau trophique, à la biodisponibilité et à l'activité biologique et chimique. Parmi les paramètres pris en compte pour les profils d'exposition, on retrouve le taux d'émission potentiel, la persistance globale et le potentiel de transport à grande distance. Une matrice de risque est utilisée pour que soit assigné aux substances un risque de préoccupation faible, moyen ou élevé, selon leur profil de danger et d'exposition. D'après les résultats de l'analyse de la CRE, il est peu probable que l'acide propionique, l'acide butyrique, l'acide nonanoïque et l'acide oxalique causent des effets nocifs pour l'environnement.

Compte tenu de tous les éléments de preuve contenus dans la présente évaluation préalable, le risque que l'acide propionique, l'acide butyrique, l'acide nonanoïque et l'acide oxalique nuisent à l'environnement est faible. Il a été conclu que l'acide propionique, l'acide butyrique, l'acide nonanoïque et l'acide oxalique ne satisfont à aucun des critères énoncés aux alinéas 64a) ou 64b) de la LCPE, car ils ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique ou qui constituent ou peuvent constituer un danger pour l'environnement essentiel pour la vie.

Sur le plan de la santé humaine, l'acide propionique a été étudié par l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) en 2007 et l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) en 2014, l'acide butyrique par l'OCDE en 2003 et l'acide nonanoïque par l'Agence européenne des produits chimiques (ECHA) en 2013. La population générale pourrait être exposée aux acides propionique et butyrique à cause de leur présence naturelle dans l'environnement et les aliments, de leur emploi comme additif alimentaire ou comme aromatisant, et de leur utilisation dans des produits de santé naturels ou des produits homéopathiques. La population générale pourrait être exposée à l'acide nonanoïque à cause de sa présence naturelle dans l'environnement et les aliments, de son emploi comme aromatisant dans les aliments et de sa présence dans des produits de maquillage pour les yeux et des solutions désinfectantes liquides. Les informations des évaluations internationales susmentionnées indiquent que l'acide propionique, l'acide butyrique et l'acide nonanoïque sont des substances présentant un faible potentiel de danger; les risques qu'elles posent à la santé humaine sont donc faibles.

L'exposition à l'acide oxalique peut découler de sa présence comme ingrédient dans des produits de nettoyage et

foods. The available health effects information on oxalic acid indicates potential effects on the reproductive system. The margins of exposure between estimated exposure of oxalic acid and the critical effect level in laboratory studies are considered adequate to address uncertainties in the health effects and exposure databases.

On the basis of the information presented in this screening assessment, it is concluded that propionic acid, *n*-butyric acid, nonanoic acid, and oxalic acid do not meet the criteria under paragraph 64(c) of CEPA as they are not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Conclusion

It is concluded that propionic acid, *n*-butyric acid, nonanoic acid, and oxalic acid do not meet any of the criteria set out in section 64 of CEPA.

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

[10-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

DEPARTMENT OF HEALTH

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Publication of final decision after screening assessment of three substances in the Carboxylic Acid Anhydrides Group — phthalic anhydride, CAS RN¹ 85-44-9, maleic anhydride, CAS RN 108-31-6, and trimellitic anhydride, CAS RN 552-30-7 — specified on the Domestic Substances List (subsection 77(6) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas phthalic anhydride, maleic anhydride and trimellitic anhydride are substances identified under subsection 73(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

sa présence naturelle dans les aliments. Les renseignements disponibles sur les effets sur la santé de l'acide oxalique indiquent de possibles effets sur le système reproducteur. On constate que les marges d'exposition entre l'exposition estimée à l'acide oxalique et le seuil d'effets critiques observé en laboratoire sont adéquates pour compenser les incertitudes dans les bases de données sur l'exposition et sur les effets sur la santé.

À la lumière des renseignements présentés dans la présente évaluation préalable, il a été conclu que l'acide propionique, l'acide butyrique, l'acide nonanoïque et l'acide oxalique ne satisfont à aucun des critères énoncés à l'alinéa 64c) de la LCPE, car ils ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ni dans des conditions qui constituent ou peuvent constituer un danger au Canada pour la santé ou la vie humaines.

Conclusion

Il est conclu que l'acide propionique, l'acide butyrique, l'acide nonanoïque et l'acide oxalique ne satisfont à aucun des critères formulés à l'article 64 de la Loi.

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

[10-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

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

Publication de la décision finale après évaluation préalable de trois substances du groupe des anhydrides de l'acide carboxylique — l'anhydride phthalique, NE CAS¹ 85-44-9, l'anhydride maléique, NE CAS 108-31-6, et le 1,2-anhydride de l'acide benzène-1,2,4-tricarboxylique, NE CAS 552-30-7 — inscrites sur la Liste intérieure [paragraphe 77(6) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu que l'anhydride phthalique, l'anhydride maléique et le 1,2-anhydride de l'acide benzène-1,2,4-tricarboxylique sont des substances qui satisfont aux critères du paragraphe 73(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

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

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

Whereas a summary of the screening assessment conducted on phthalic anhydride, maleic anhydride and trimellitic anhydride pursuant to section 74 of the Act is annexed hereby;

And whereas it is concluded that the substances do not meet any of the criteria set out in section 64 of the Act,

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

Catherine McKenna

Minister of the Environment

Ginette Petitpas Taylor

Minister of Health

ANNEX

Summary of the screening assessment of the Carboxylic Acid Anhydrides Group

Pursuant to section 74 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the Minister of the Environment and the Minister of Health have conducted a screening assessment of three of the eight substances referred to collectively under the Chemicals Management Plan as the Carboxylic Acid Anhydrides Group. These three substances were identified as priorities for assessment as they met the categorization criteria under subsection 73(1) of CEPA. The other five substances were determined to be of low concern through other approaches, and decisions for these substances are provided in separate reports.² Accordingly, this screening assessment addresses the three substances listed in the table below. The three substances addressed in this screening assessment will hereinafter be referred to as the Carboxylic Acid Anhydrides Group.

Substances in the Carboxylic Acid Anhydrides Group

CAS RN	Domestic Substances List name	Common name
85-44-9	1,3-Isobenzofurandione	Phthalic anhydride

² Conclusions for the substances bearing CAS RNs 85-42-7, 26544-38-7, 28777-98-2, 32072-96-1, and 68784-12-3 are provided in the *Substances Identified as Being of Low Concern based on the Ecological Risk Classification of Organic Substances and the Threshold of Toxicological Concern (TTC)-based Approach for Certain Substances* screening assessment.

Attendu qu'un résumé de l'évaluation préalable concernant l'anhydride phtalique, l'anhydride maléique et le 1,2-anhydride de l'acide benzène-1,2,4-tricarboxylique réalisée en application de l'article 74 de la Loi est ci-annexé;

Attendu qu'il est conclu que ces substances ne satisfont à aucun des critères de l'article 64 de la Loi,

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

La ministre de l'Environnement

Catherine McKenna

La ministre de la Santé

Ginette Petitpas Taylor

ANNEXE

Sommaire de l'évaluation préalable du groupe des anhydres de l'acide carboxylique

En vertu de l'article 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ont réalisé l'évaluation préalable de trois des huit substances collectivement appelées le « groupe des anhydrides de l'acide carboxylique » dans le cadre du Plan de gestion des substances chimiques. Ces trois substances ont été évaluées en priorité, car elles répondaient aux critères de catégorisation du paragraphe 73(1) de la Loi. À l'aide d'autres méthodes, on a démontré que les cinq autres substances étaient peu préoccupantes. Les décisions à leur sujet sont présentées dans des rapports distincts². Ainsi, la présente évaluation préalable porte sur les trois substances mentionnées dans le tableau ci-dessous. Les trois substances visées dans la présente évaluation préalable seront ci-après appelées les substances du groupe des anhydrides de l'acide carboxylique.

Substances du groupe des anhydrides de l'acide carboxylique

NE CAS	Nom sur la Liste intérieure	Nom commun
85-44-9	2-Benzofurane-1,3-dioné	Anhydride phtalique

² Les conclusions sur les substances portant les NE CAS 85-42-7, 26544-38-7, 28777-98-2, 32072-96-1 et 68784-12-3 sont données dans l'évaluation préalable intitulée *Substances jugées comme étant peu préoccupantes au moyen de l'approche de la Classification du risque écologique des substances organiques et de l'approche fondée sur le seuil de préoccupation toxicologique (SPT) pour certaines substances*.

CAS RN	Domestic Substances List name	Common name
108-31-6	2,5-Furandione	Maleic anhydride
552-30-7	5-Isobenzofurancarboxylic acid, 1,3-dihydro-1,3-dioxo-	Trimellitic anhydride

In 2011, reported imported quantities of phthalic anhydride and trimellitic anhydride were <12 550 000 and 1 000 000–10 000 000 kg, respectively, based on information submitted pursuant to section 71 of CEPA. The two substances were not reported as being manufactured in Canada above the reporting threshold of 100 kg. Maleic anhydride was not included in surveys pursuant to section 71 of CEPA; however, information from the Canadian International Merchandise Trade Database reported average annual import volumes of maleic anhydride from 2013–2016 to be approximately 9 000 000 kg.

All of the substances in the Carboxylic Acid Anhydrides Group are primarily used as intermediates in the production of other chemicals. The substances in this group do not naturally occur in the environment, with the exception of phthalic anhydride, which may be formed through the photochemical breakdown of other organic substances in air.

Phthalic anhydride and maleic anhydride are present on the list of substances reported to the National Pollutant Release Inventory (NPRI). Phthalic anhydride and maleic anhydride have been reported to be released in quantities of 90 kg and 18 kg, respectively. A report from the National Research Council Canada indicates that phthalic anhydride is present in indoor air and dust in homes in Canada.

Phthalic anhydride is primarily used as a chemical intermediate for the synthesis of phthalate esters. It may also be used in the production of polyester resins, alkyd resins, and other chemical substances such as pigments and dyes. In Canada, phthalic anhydride is present in consumer spray paint products, floor polishes, and cosmetic products including nail polishes and eyelash adhesives. It has also been identified for use in the manufacture of food packaging materials.

Based on available information, maleic anhydride is primarily used as a chemical intermediate in the synthesis of unsaturated polyester resins, as well as other chemical substances. In Canada, maleic anhydride was identified as an ingredient in shampoos, temporary tattoos, exfoliants, bubble baths (foam and oil), bath salts, and body cleansers. Through publicly available safety data sheets (SDSs),

NE CAS	Nom sur la Liste intérieure	Nom commun
108-31-6	2,5-Furandione	Anhydride maléique
552-30-7	Acide 1,3-dioxo-1,3-dihydro-2-benzofurane-5-carboxylique	1,2-Anhydride de l'acide benzène-1,2,4-tricarboxylique

Les renseignements obtenus en vertu de l'article 71 de la Loi indiquent qu'en 2011, on avait importé < 12 550 000 kg d'anhydride phtalique et entre 1 000 000 kg et 10 000 000 kg de 1,2-anhydride de l'acide benzène-1,2,4-tricarboxylique. Les deux substances n'ont pas été synthétisées au Canada en une quantité excédant le seuil de déclaration de 100 kg. Les enquêtes menées en vertu de l'article 71 de la LCPE n'ont pas visé l'anhydride maléique. Toutefois, au Canada, environ 9 000 000 kg d'anhydride maléique ont été importés en moyenne, chaque année, de 2013 à 2016 selon l'information de la base de données sur le commerce international canadien de marchandises.

Toutes les substances du groupe des anhydrides de l'acide carboxylique sont principalement utilisées comme intermédiaire dans la production d'autres substances chimiques. Les substances de ce groupe n'existent pas naturellement dans l'environnement, hormis l'anhydride phtalique, qui pourrait être formé par dégradation photochimique d'autres substances organiques dans l'air.

L'anhydride phtalique et l'anhydride maléique figurent sur la liste des substances déclarées dans l'Inventaire national des rejets de polluants (INRP). On a déclaré des rejets d'anhydride phtalique et d'anhydride maléique de 90 kg et 18 kg, respectivement. Selon un rapport du Conseil national de recherche du Canada, l'anhydride phtalique est présent dans l'air intérieur et la poussière des maisons au Canada.

L'anhydride phtalique est surtout utilisé comme substance intermédiaire dans la synthèse des esters de phtalate. On peut l'utiliser aussi pour la production de résine de polyester, de résines d'alkyde et d'autres substances chimiques comme les pigments et les teintures. Au Canada, on trouve de l'anhydride phtalique dans des produits de consommation comme la peinture en aérosol, les vernis à plancher et les produits cosmétiques, notamment le vernis à ongles et les colles à faux cils. On a aussi déterminé qu'il était utilisé dans la fabrication de matériaux d'emballage des aliments.

Selon les renseignements disponibles, l'anhydride maléique est surtout utilisé comme intermédiaire pour la synthèse de résines de polyester insaturé et d'autres substances chimiques. Au Canada, on a indiqué que l'anhydride maléique était un ingrédient des shampooings, des tatouages temporaires, des exfoliants, des bains moussants (mousses et huile), des sels de bain et des nettoyants

the substance was also identified as being used in wood blending sticks designed to repair minor scratches on wood surfaces. Maleic anhydride has also been identified in Canada for use in the manufacture of food packaging materials.

Trimellitic anhydride is used in commercial applications including paint and coating applications, and plastic and rubber materials where it functions as an intermediate. The substance was identified for use as a component in resins used in the manufacture of returnable bottles used for milk, water, and juice. Trimellitic anhydride was reported to be present as an ingredient in one product available to consumers (i.e. nail polish) in Canada.

The ecological risks of the substances in the Carboxylic Acid Anhydrides Group were characterized using the ecological risk classification of organic substances (ERC), which is a risk-based approach that employs multiple metrics for both hazard and exposure based on weighted consideration of multiple lines of evidence for determining risk classification. Hazard profiles are based principally on metrics regarding mode of toxic action, chemical reactivity, food web-derived internal toxicity thresholds, bioavailability, and chemical and biological activity. Metrics considered in the exposure profiles include potential emission rate, overall persistence, and long-range transport potential. A risk matrix is used to assign a low, moderate or high level of potential concern for substances based on their hazard and exposure profiles. Based on the outcome of the ERC analysis, the three substances in the Carboxylic Acid Anhydrides Group are considered unlikely to cause ecological harm.

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

Based on the available information, the critical effect for characterization of the risk to human health from exposure to phthalic anhydride is respiratory sensitization. A comparison of the estimated exposure levels of phthalic

pour le corps. Les fiches de données de sécurité (FDS) disponibles au public indiquent que la substance est aussi présente dans les bâtonnets de réparation du bois utilisés pour estomper les petites égratignures sur les surfaces ligneuses. Au Canada, on a aussi trouvé que l'anhydride maléique était utilisé dans la fabrication de matériaux d'emballage des aliments.

On utilise le 1,2-anhydride de l'acide benzène-1,2,4-tricarboxylique dans des produits commerciaux, notamment la peinture et les revêtements, ainsi que les matières plastiques et caoutchouteuses où il sert d'intermédiaire. On a déclaré que la substance était un composant de résines utilisées pour la fabrication de bouteilles consignées utilisées pour le lait, l'eau et le jus. On a déclaré que le 1,2-anhydride de l'acide benzène-1,2,4-tricarboxylique était un ingrédient d'un produit de consommation (c'est-à-dire vernis à ongles) au Canada.

On a évalué les risques posés par les substances du groupe des anhydrides de l'acide carboxylique à l'environnement à l'aide de l'approche de la classification du risque écologique des substances organiques (CRE), une approche basée sur les risques qui tient compte de plusieurs paramètres liés au danger et à l'exposition et une pondération des éléments de preuve pour donner une valeur de risque. Les profils de risque sont principalement déterminés à partir des paramètres liés au mode d'action toxique, à la réactivité chimique, à des seuils de toxicité interne dérivés du réseau trophique, à la biodisponibilité et à l'activité biologique et chimique. Parmi les paramètres pris en compte pour les profils d'exposition, on retrouve la vitesse potentielle de rejet, la persistance globale et le potentiel de transport sur de grandes distances. Une matrice de risques est utilisée pour assigner un niveau faible, modéré ou élevé de préoccupation potentielle, à partir des profils de risque et d'exposition des substances. D'après les résultats de l'analyse de la CRE, il est jugé peu probable que les trois substances du groupe des anhydrides de l'acide carboxylique cause des effets nocifs pour l'environnement.

Compte tenu de tous les éléments de preuve contenus dans la présente évaluation préalable, le risque que l'anhydride phtalique, l'anhydride maléique et le 1,2-anhydride de l'acide benzène-1,2,4-tricarboxylique posent à l'environnement est faible. Il a été conclu que l'anhydride phtalique, l'anhydride maléique et le 1,2-anhydride de l'acide benzène-1,2,4-tricarboxylique ne répondent pas aux critères énoncés aux alinéas 64a) ou b) de la Loi, car ils ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique, ni à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie.

Compte tenu des informations disponibles, on constate que l'effet critique pour la caractérisation des risques pour la santé humaine découlant de l'exposition à l'anhydride phtalique est la sensibilisation respiratoire. La

anhydride from its uses in products available to consumers including spray paints, floor polishes, and eyelash adhesives to critical effect levels resulted in margins of exposure that are considered adequate to account for uncertainties in the health and exposure databases. A comparison of estimated exposure to phthalic anhydride from its presence in indoor air to critical effect levels resulted in margins of exposure that are considered adequate to account for uncertainties in the health and exposure databases.

Based on the collective information, the critical effects for characterization of the risk to human health from exposure to maleic anhydride are effects on kidney and bladder. A comparison of estimated exposure levels from uses of the substance in products available to consumers to critical effect levels resulted in margins of exposure that are considered adequate to account for uncertainties in the health and exposure databases.

The estimated exposure to trimellitic anhydride from environmental media or food packaging is expected to be negligible and exposure from the use of nail polish is not expected based on the substance function in the product. The overall exposure of the Canadian general population to trimellitic anhydride is negligible; therefore, the risk to human health is considered to be low.

On the basis of the information presented in this screening assessment, it is concluded that phthalic anhydride, maleic anhydride, and trimellitic anhydride do not meet the criteria under paragraph 64(c) of CEPA as they are not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Conclusion

It is concluded that phthalic anhydride, maleic anhydride and trimellitic anhydride do not meet any of the criteria set out under section 64 of CEPA.

The screening assessment for this substance is available on the [Canada.ca \(Chemical Substances\) website](https://www.canada.ca/Chemical-Substances).

comparaison entre l'ampleur estimée de l'exposition à l'anhydride phtalique occasionnée par sa présence dans les produits de consommation (peinture en aérosol, vernis à plancher, colles à faux cils) et les concentrations causant des effets critiques donne des marges d'exposition qui sont considérées comme adéquates pour compenser les incertitudes des bases de données sur la santé et l'exposition. La comparaison des estimations de l'exposition à l'anhydride phtalique occasionnée par sa présence dans l'air intérieur aux concentrations où il présente un effet critique donne des marges d'exposition qui sont considérées comme adéquates pour compenser les incertitudes des bases de données sur la santé et l'exposition.

D'après les renseignements recueillis, on constate que les effets critiques pour la caractérisation des risques à la santé humaine découlant de l'exposition à l'anhydride maléique sont les effets sur les reins et la vessie. La comparaison entre les estimations de l'exposition découlant de la présence de la substance dans les produits de consommation et la concentration produisant l'effet critique donne des marges d'exposition considérées comme adéquates pour compenser les incertitudes des bases de données sur la santé et l'exposition.

L'exposition estimée au 1,2-anhydride de l'acide benzène-1,2,4-tricarboxylique occasionnée par les milieux environnementaux et les emballages alimentaires devrait être négligeable, tout comme l'exposition découlant de l'application de vernis à ongles, étant donné la fonction de la substance dans le produit. L'exposition globale de la population générale du Canada au 1,2-anhydride de l'acide benzène-1,2,4-tricarboxylique est négligeable et, donc, le risque à la santé humaine est considéré être faible.

À la lumière des renseignements contenus dans la présente évaluation préalable, il a été conclu que l'anhydride phtalique, l'anhydride maléique et le 1,2-anhydride de l'acide benzène-1,2,4-tricarboxylique ne satisfont pas aux critères énoncés à l'alinéa 64c) de la Loi, car ces substances ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité ou une concentration ou dans des conditions de nature à mettre en danger la vie ou la santé humaines au Canada.

Conclusion

Il est conclu que l'anhydride phtalique, l'anhydride maléique et le 1,2-anhydride de l'acide benzène-1,2,4-tricarboxylique ne satisfont à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la Loi.

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

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT**DEPARTMENT OF HEALTH****CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999**

Publication of final decision after screening assessment of two arenes — Benzene, (1-methylethyl) [cumene], CAS RN¹ 98-82-8, and Benz[a]anthracene, 7,12-dimethyl- (DMBA), CAS RN 57-97-6 — specified on the Domestic Substances List (subsection 77(6) of the Canadian Environmental Protection Act, 1999)

Whereas Benzene, (1-methylethyl) [cumene] and Benz[a]anthracene, 7,12-dimethyl (DMBA) are substances identified under subsection 73(1) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*;

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

And whereas it is concluded that these two substances do not meet any of the criteria set out in section 64 of the Act,

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

Notice is further given that the ministers intend on using information-gathering mechanisms, such as those outlined in the Act, to collect information on the substances.

Catherine McKenna

Minister of the Environment

Ginette Petitpas Taylor

Minister of Health

ANNEX**Summary of the screening assessment of two arenes**

Pursuant to section 74 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA), the Minister of the Environment and the Minister of Health conducted a screening assessment on two of nine substances referred to

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

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

Publication de la décision finale après évaluation préalable de deux arènes — le cumène, NE CAS¹ 98-82-8, et le 7,12-diméthylbenzo[a]anthracène (DMBA), NE CAS 57-97-6 — inscrites sur la Liste intérieure [paragraphe 77(6) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]

Attendu que le cumène et le 7,12-diméthylbenzo[a]anthracène (DMBA) sont des substances qui satisfont aux critères du paragraphe 73(1) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*;

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

Attendu qu'il est conclu que ces deux substances ne satisfont à aucun des critères de l'article 64 de la Loi,

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

Avis est de plus donné que les ministres considéreront l'utilisation de mécanismes de collecte de renseignements, comme ceux définis dans la Loi, pour recueillir de l'information sur les substances.

La ministre de l'Environnement

Catherine McKenna

La ministre de la Santé

Ginette Petitpas Taylor

ANNEXE**Résumé de l'évaluation préalable de deux arènes**

En vertu de l'article 74 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE], la ministre de l'Environnement et la ministre de la Santé ont réalisé une évaluation préalable portant sur deux des neuf substances

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

collectively under the Chemicals Management Plan as the Arenes Group. These two substances were identified as priorities for assessment as they met the categorization criteria under subsection 73(1) of CEPA. Seven of the nine substances were subsequently determined to be of low concern through other approaches, and decisions for these substances are provided in separate reports.^{2,3} Accordingly, this screening assessment addresses the two substances listed in the table below. The two substances addressed in this screening assessment will hereinafter be referred to as the Arenes Group.

Substances in the Arenes Group

CAS RN	Domestic Substances List name	Common name
98-82-8	Benzene, (1-methylethyl)-	Cumene; isopropylbenzene
57-97-6	Benz[a]anthracene, 7,12-dimethyl-	7,12-Dimethylbenz[a]anthracene (DMBA)

In 2011, between 100 000 and 1 000 000 kg of cumene (CAS RN 98-82-8) were reported to be manufactured in Canada, and the same quantity was imported into Canada. There were no reports of manufacture or import for 7, 12-dimethylbenz[a]anthracene (DMBA, CAS RN 57-97-6) above the reporting threshold of 100 kg for the same year. In Canada, cumene is primarily used as a chemical intermediate, but it is also used in products available to consumers, including adhesives, paints, automotive-related products, and lubricants. In Canada, DMBA is used as a research chemical in laboratories. It can also be produced unintentionally from industrial processes as a by-product.

The ecological risks of cumene and DMBA were characterized using the ecological risk classification of organic substances (ERC). The ERC is a risk-based approach that employs multiple metrics for both hazard and exposure based on weighted consideration of multiple lines of evidence for determining risk classification. Hazard profiles are established principally on the basis of metrics

² Conclusions for the substances bearing CAS RNs 632-51-9, 29036-02-0, 38640-62-9, 64800-83-5 and 68398-19-6 are provided in the *Substances Identified as Being of Low Concern based on the Ecological Risk Classification of Organic Substances and the Threshold of Toxicological Concern (TTC)-based Approach for Certain Substances* screening assessment.

³ Conclusions for the substances bearing CAS RNs 68953-80-0 and 68987-42-8 are provided in the *Rapid Screening of Substances with Limited General Population Exposure Screening Assessment*.

appelées collectivement le « groupe des arènes » conformément au Plan de gestion des produits chimiques. Ces deux substances figurent parmi celles qui ont été désignées comme devant être évaluées en priorité, car elles satisfont aux critères de catégorisation du paragraphe 73(1) de la LCPE. Par la suite, il a été établi par d'autres approches que sept des neuf substances étaient peu préoccupantes, et les décisions relatives à ces substances sont fournies dans des rapports distincts^{2,3}. En conséquence, la présente évaluation préalable porte sur les deux substances énumérées dans le tableau ci-dessous. Les deux substances visées dans la présente évaluation préalable seront ci-après appelées substances du groupe des arènes.

Substances du groupe des arènes

NE CAS	Nom dans la Liste intérieure	Nom commun
98-82-8	Cumène	Cumène; isopropylbenzène
57-97-6	Benz[a]anthracene, 7,12-dimethyl-	7,12-Diméthylbenzo[a]anthracène (DMBA)

En 2011, entre 100 000 et 1 000 000 kg de cumène (NE CAS 98-82-8) ont été déclarés comme étant fabriqués au Canada, et la même quantité a été importée au Canada. Il n'y a eu aucune déclaration de fabrication ou d'importation de 7,12-diméthylbenzo[a]anthracène (DMBA, NE CAS 57-97-6) au-delà du seuil de déclaration de 100 kg pour la même année. Au Canada, le cumène est utilisé principalement comme produit chimique intermédiaire, mais il est également utilisé dans des produits disponibles au consommateur, y compris les adhésifs, les peintures, les produits reliés à l'automobile et les lubrifiants. Au Canada, le DMBA est utilisé comme produit chimique de recherche dans les laboratoires. Il peut également être produit involontairement lors de procédés industriels en tant que sous-produit.

Les risques écologiques du cumène et du DMBA ont été caractérisés au moyen de la classification du risque écologique des substances organiques (CRE). La CRE est une approche basée sur les risques, qui tient compte de plusieurs paramètres liés au danger et à l'exposition et une pondération des éléments de preuve pour donner une valeur de risque. Les profils de danger sont établis

² Les conclusions sur les substances portant les NE CAS 632-51-9, 29036-02-0, 38640-62-9, 64800-83-5 et 68398-19-6 figurent dans l'ébauche de l'évaluation préalable des *Substances jugées peu préoccupantes compte tenu de la Classification du risque écologique des substances organiques* et de l'*Approche fondée sur le seuil de préoccupation toxicologique (SPT)* pour certaines substances.

³ Les conclusions sur les substances portant les NE CAS 68953-80-0 et 68987-42-8 figurent dans l'ébauche *Évaluation préalable rapide des substances pour lesquelles l'exposition de la population générale est limitée*.

regarding mode of toxic action, chemical reactivity, food web-derived internal toxicity thresholds, bioavailability, and chemical and biological activity. Metrics considered in the exposure profiles include potential emission rate, overall persistence, and long-range transport potential. A risk matrix is used to assign a low, moderate or high level of potential concern for substances based on their hazard and exposure profiles. The ERC identified cumene and DMBA as having a low potential to cause ecological harm.

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

The risks to human health for cumene and DMBA were characterized on the basis of available health effects and exposure information.

For cumene, laboratory studies have identified carcinogenicity as a critical health effect following long-term exposure by the inhalation route. Further, following oral administration for six months or inhalation for three months, non-cancer effects were observed in laboratory studies on the kidney (six-month oral study) and liver (three-month inhalation study). Systemic adverse effects were not observed in acute and short-term laboratory studies following inhalation or dermal administration. General population exposure to cumene from environmental media and from its possible presence in food was characterized using measured levels. The predominant source of exposure was indoor air. On the basis of a comparison of exposure estimates and critical effect levels identified in health effects studies, margins of exposure were considered to be adequate to address uncertainties in the human health effects and exposure databases. Estimates of exposure to cumene from the use of various products available to consumers were derived and were not identified as a concern for human health, as available laboratory studies do not identify acute and short-term exposure to be of concern.

principalement en se basant sur des paramètres liés au mode d'action toxique, à la réactivité chimique, aux seuils de toxicité interne dérivés du réseau trophique, à la biodisponibilité et à l'activité chimique et biologique. Parmi les paramètres pris en compte pour les profils d'exposition, on retrouve la vitesse d'émission potentielle, la persistance globale et le potentiel de transport à grande distance. Une matrice de risques est utilisée pour assigner aux substances un potentiel faible, moyen ou élevé, basé sur leurs profils de danger et d'exposition. La CRE a déterminé que le cumène et le DMBA sont des substances peu susceptibles de causer des effets nocifs à l'environnement.

Compte tenu de tous les éléments de preuve contenus dans la présente évaluation préalable, le cumène et le DMBA présentent un faible risque d'effets nocifs sur l'environnement. Il a été conclu que le cumène et le DMBA ne satisfont pas aux critères énoncés aux alinéas 64a) ou b) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, car ils ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité, à une concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique, ni à mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie.

Les risques pour la santé humaine que présentent le cumène et le DMBA ont été caractérisés sur la base de renseignements disponibles sur l'exposition et sur les effets sur la santé.

Dans le cas du cumène, les études en laboratoire ont déterminé que la cancérogénicité est un effet critique sur la santé après une exposition de longue durée par inhalation. En outre, après l'administration par voie orale pendant six mois ou par inhalation pendant trois mois, des effets autres que le cancer ont été observés dans des études en laboratoire sur les reins (étude de six mois par voie orale) et le foie (étude de trois mois par inhalation). Aucun effet néfaste systémique n'a été observé dans des études en laboratoire portant sur l'exposition aiguë et à court terme par inhalation ou voie cutanée. L'exposition de la population générale au cumène, à partir de l'environnement et en raison de sa présence possible dans les aliments, a été caractérisée à l'aide de concentrations mesurées. La source principale d'exposition était l'air intérieur. Sur la base de la comparaison des estimations de l'exposition et des niveaux d'effet critique constatés dans les études concernant les effets sur la santé, on a estimé que les marges d'exposition sont adéquates pour tenir compte des incertitudes dans les bases de données sur l'exposition et les effets sur la santé humaine. Les estimations de l'exposition au cumène due à l'utilisation de divers produits disponibles aux consommateurs ont été déterminées et n'ont pas été jugées préoccupantes pour la santé humaine, car les études en laboratoire disponibles n'ont pas indiqué que les expositions aiguës et à court terme sont préoccupantes.

DMBA is genotoxic and laboratory studies have identified carcinogenicity to multiple organs as a critical health effect following administration by the oral and dermal routes. It is considered that the substance could be carcinogenic via the inhalation route, and estimates of potency were derived on the basis of route-specific potencies of a well-studied polycyclic aromatic hydrocarbon. General population exposure to DMBA was characterized using measured levels in ambient air in Canada. On the basis of a comparison of exposure estimates and the derived critical effect level in health effects studies, the margin of exposure was considered adequate to address uncertainties in the human health effects and exposure databases.

On the basis of the information presented in this screening assessment, it is concluded that cumene and DMBA do not meet the criteria under paragraph 64(c) of CEPA as they are not entering the environment in a quantity or concentration or under conditions that constitute or may constitute a danger in Canada to human life or health.

Conclusion

It is concluded that cumene and DMBA do not meet any of the criteria set out in section 64 of CEPA.

Consideration for follow up

While exposure of the general population to cumene and DMBA is not of concern at current levels, cumene and DMBA are associated with human health effects of concern. Therefore, there may be a concern for human health if exposure were to increase. Follow-up activities will track changes in exposure and/or commercial use patterns, and will include indoor air monitoring via indoor air studies, continued monitoring via the National Pollutants Release Inventory (NPRI), and/or the use of information-gathering mechanisms, such as those outlined in the Act.

The Government will use the data gathered through these follow-up activities to prioritize further information gathering or risk assessment of these substances, if required.

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

[10-1-o]

Le DMBA est génotoxique, et les études en laboratoire ont indiqué que la cancérogénicité pour plusieurs organes est un effet critique pour la santé, après l'administration par les voies orale et cutanée. Cette substance est considérée pouvoir être cancérogène par inhalation, et les estimations de sa puissance ont été dérivées sur la base des valeurs de puissance propres aux différentes voies pour un hydrocarbure aromatique polycyclique bien étudié. L'exposition de la population générale au DMBA a été caractérisée à l'aide de concentrations mesurées dans l'air ambiant au Canada. Sur la base de la comparaison des estimations de l'exposition et des niveaux d'effet critique constatés dans les études concernant les effets sur la santé, on a estimé que les marges d'exposition sont adéquates pour tenir compte des incertitudes dans les bases de données sur l'exposition et les effets sur la santé humaine.

Sur la base des renseignements présentés dans la présente évaluation préalable, il a été conclu que le cumène et le DMBA ne satisfont pas aux critères de l'alinéa 64c) de la LCPE, car ils ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à constituer un danger au Canada pour la vie ou la santé humaines.

Conclusion

Il est conclu que le cumène et le DMBA ne satisfont à aucun des critères énoncés à l'article 64 de la LCPE.

Considérations dans le cadre d'un suivi

Bien que l'exposition de la population générale au cumène et au DMBA ne soit pas une source d'inquiétude aux niveaux actuels, le cumène et le DMBA sont associés à des effets préoccupants pour la santé humaine. Par conséquent, il pourrait y avoir des préoccupations si l'exposition augmentait. Les activités de suivi permettront de suivre les changements d'exposition et/ou d'utilisation commerciale, et comprendront la surveillance de l'air intérieur par des études sur l'air intérieur, une surveillance continue par l'entremise de l'inventaire national des rejets de polluants (INRP) et/ou l'utilisation de mécanismes de collecte d'informations, tels que ceux décrits dans la Loi.

Le gouvernement utilisera les informations recueillies au moyen de ces activités de suivi pour prioriser les activités de suivi ou l'analyse de risque de ces substances, au besoin.

L'évaluation préalable de ces substances est accessible sur le [site Web Canada.ca \(substances chimiques\)](https://www.canada.ca/substances-chimiques).

[10-1-o]

DEPARTMENT OF HEALTH**CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION
ACT, 1999***Final guideline for Canadian drinking water quality
for lead*

Pursuant to subsection 55(3) of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, the Minister of Health hereby gives notice of a final guideline for Canadian drinking water quality for lead. The technical document for this guideline is available on the [Water Quality website](#). This document underwent a public consultation period of 60 days in 2017 and was updated to take into consideration the comments received.

March 8, 2019

David Morin

Director General
Safe Environments Directorate
On behalf of the Minister of Health

ANNEX**Guideline**

The maximum acceptable concentration (MAC) for total lead in drinking water is 0.005 mg/L (5 µg/L), based on a sample of water taken at the tap and using the appropriate protocol for the type of building being sampled. Every effort should be made to maintain lead levels in drinking water as low as reasonably achievable (ALARA).

Executive summary

Lead is usually found in drinking water as a result of leaching from distribution and plumbing system components, particularly in aggressive (corrosive) waters. Historically, lead has been used extensively in service lines, solders and fittings, making its presence in drinking water more likely in older homes and neighbourhoods.

This guideline technical document reviews and assesses all identified health risks associated with lead in drinking water. It assesses new studies and approaches and takes into consideration the availability and limitations of appropriate treatment and analytical technologies. The information contained in this document is complementary to that found in *Guidance on Controlling Corrosion in Drinking Water Distribution Systems*.

MINISTÈRE DE LA SANTÉ**LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE
L'ENVIRONNEMENT (1999)***Recommandation pour la qualité de l'eau potable au
Canada finalisée pour le plomb*

En vertu du paragraphe 55(3) de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, la ministre de la Santé donne avis, par la présente, d'une recommandation pour la qualité de l'eau potable au Canada finalisée pour le plomb. Le document technique de la recommandation est disponible sur le [site Web de l'eau potable](#). Ce document a fait l'objet d'une consultation publique d'une durée de 60 jours en 2017 et a été mis à jour pour tenir compte des commentaires obtenus.

Le 8 mars 2019

Le directeur général

Direction de la sécurité des milieux

David Morin

Au nom de la ministre de la Santé

ANNEXE**Recommandation**

La concentration maximale acceptable (CMA) pour le plomb total dans l'eau potable est de 0,005 mg/L (5 µg/L), mesurée dans un échantillon d'eau prélevé au robinet et selon le protocole d'échantillonnage approprié au type d'immeuble. Tout doit être mis en œuvre pour maintenir les concentrations de plomb dans l'eau potable au niveau le plus bas qu'il soit raisonnablement possible d'atteindre (ou ALARA).

Sommaire

Le plomb est habituellement présent dans l'eau potable en raison de son relargage par les composants du réseau de distribution ou de la plomberie, particulièrement dans des eaux agressives (corrosives). Par le passé, le plomb était fréquemment utilisé dans les entrées de service, les soudures et les raccords, ce qui rend sa présence dans l'eau potable plus probable dans les vieilles maisons et les vieux quartiers.

Le présent document technique contient un examen et une évaluation de tous les risques pour la santé connus qui sont associés à la présence du plomb dans l'eau potable. Il présente une évaluation des nouvelles études et approches et tient compte de la disponibilité et des limites des technologies appropriées de traitement et d'analyse. Les renseignements que renferme ce document sont complémentaires à ceux qui figurent dans le *Document de*

conseils sur le contrôle de la corrosion dans les réseaux de distribution d'eau potable.

Health effects

Inorganic lead compounds have been classified as probably carcinogenic to humans, based on findings in laboratory animals. However, the cancer effects are not the main health effects of concern in humans.

The toxicity of lead has been extensively documented in humans, based on blood lead levels (BLLs). Effects that have been studied include increased blood pressure and renal dysfunction in adults, as well as adverse cognitive and behavioural effects in children. The strongest association observed to date is between increased BLLs in children and reductions in intelligence quotient (IQ) scores, which is the key health endpoint of concern. The threshold below which lead is no longer associated with adverse neurodevelopmental effects has not been identified. As the MAC exceeds the drinking water concentration associated with neurodevelopmental effects in children, every effort should be made to maintain lead levels in drinking water as low as reasonably achievable (ALARA).

Exposure

Lead is commonly found in the environment, both naturally and as a result of human activities. Canadians are exposed to small amounts of lead in water, food, air, soil and consumer products. Lead has historically been used in drinking water distribution and plumbing systems, as well as in paints and as an additive in gasoline. Significant reductions of lead in products such as gasoline and paints mean that food and drinking water have become more important sources of lead exposure for average adult populations.

Analysis and treatment

The establishment of a drinking water guideline must take into consideration the ability to measure the contaminant. There are several methods available for the analysis of total lead in drinking water. Based on the capacity of commercial laboratories in Canada, analytical methods are available to reliably measure total lead in drinking water below the MAC. These methods require sample preparation steps to ensure that they are able to detect both dissolved and particulate lead.

Effets sur la santé

Les composés inorganiques du plomb ont été classés comme étant probablement cancérogènes pour l'humain en fonction d'études réalisées sur des animaux. Toutefois, chez l'humain, la cancérogénicité de ces composés n'est pas la principale préoccupation en matière de santé.

La toxicité du plomb a été amplement documentée chez l'humain, en fonction de la concentration sanguine de plomb (appelée plombémie). Parmi les effets étudiés, on note une élévation de la pression artérielle et une dysfonction rénale chez les adultes, de même que des effets cognitifs et comportementaux néfastes chez les enfants. La plus forte association observée à ce jour est entre une plombémie accrue chez les enfants et une diminution des scores de quotient intellectuel (QI), et cette diminution est l'effet critique à la santé. Le seuil en deçà duquel les concentrations de plomb ne seraient plus associées à des effets indésirables sur le développement neurologique n'a pas été déterminé. Puisque la CMA dépasse la concentration dans l'eau potable qui est associée à des effets sur le développement neurologique chez les enfants, il ne faut épargner aucun effort pour maintenir les concentrations de plomb dans l'eau potable au niveau le plus bas qu'il soit raisonnablement possible d'atteindre (ou ALARA).

Exposition

On trouve couramment du plomb dans l'environnement, tant à l'état naturel qu'à la suite d'activités humaines. Les Canadiens sont exposés à de petites quantités de plomb dans l'eau, la nourriture, l'air, le sol et les produits de consommation. Le plomb a longtemps été utilisé dans les réseaux de distribution d'eau potable et les installations de plomberie, ainsi que dans la peinture et comme additif dans l'essence. Des réductions importantes de la teneur en plomb de produits comme l'essence et la peinture signifient que les aliments et l'eau potable constituent maintenant des sources plus importantes d'exposition au plomb pour les populations adultes moyennes.

Analyse et traitement

Lorsqu'on établit une recommandation pour la qualité de l'eau potable, il faut tenir compte de la capacité de mesurer le contaminant. Il existe plusieurs méthodes d'analyse de la teneur totale en plomb dans l'eau potable. Selon la capacité des laboratoires commerciaux au Canada, on dispose de méthodes d'analyse permettant de mesurer de manière fiable les concentrations totales de plomb dans l'eau potable à des concentrations inférieures à la CMA. Ces méthodes nécessitent des étapes de préparation des échantillons afin de permettre la détection du plomb dissous et du plomb particulaire.

The guideline development process also considers the ability to remove the contaminant from drinking water supplies to meet the MAC. Although there are treatment technologies that can remove lead efficiently at the treatment plant, municipal treatment alone may not be an effective strategy to reduce lead to concentrations at the tap below the MAC. This is because materials used in the distribution and plumbing systems, such as service lines, solder and fittings, may contain lead, which may leach into the water and be found at the tap as a result of corrosion in these systems. Consequently, the best approach to minimize exposure to lead from drinking water at the municipal level is to remove the full service line and to control corrosion in the distribution and treatment systems.

As the primary source of lead in drinking water is the leaching from distribution and plumbing system components, drinking water treatment devices offer an effective option to lower exposure to lead from drinking water at the residential level. However, their use should not be considered to be a permanent solution because filters must be replaced regularly and the systems require ongoing maintenance. There are a number of certified residential treatment devices available that can remove lead from drinking water.

International considerations

Drinking water guidelines, standards and/or guidance from other national and international organizations may vary due to the age of the assessments as well as differing policies and approaches, including the choice of key study and the use of different consumption rates, body weights and allocation factors.

Various organizations have established values for lead in drinking water. The United States Environmental Protection Agency has not established a maximum contaminant level for lead in drinking water, but has a maximum contaminant level goal of zero, and has established an action level of 0.015 mg/L (15 µg/L) in its treatment-based Lead and Copper Rule, though a revision of this rule is currently underway. The World Health Organization has established a provisional drinking water quality guideline of 0.01 mg/L (10 µg/L), the European Union directive includes a parametric value of 0.01 mg/L (10 µg/L), and the Australian National Health and Medical Research Council has established a guideline value of 0.01 mg/L (10 µg/L) for lead in drinking water.

Le processus d'élaboration de la recommandation tient également compte de la capacité d'enlever le contaminant de l'approvisionnement d'eau potable en vue de respecter la CMA. Même s'il existe des techniques de traitement capables d'éliminer efficacement le plomb à l'usine de traitement, le traitement municipal seul ne constitue probablement pas une stratégie efficace pour réduire les concentrations au robinet en deçà de la CMA. En effet, les matériaux utilisés dans les réseaux de distribution et les systèmes de plomberie, comme les entrées de service, les soudures et les raccords, peuvent contenir du plomb qui peut être libéré dans l'eau et se retrouver dans l'eau du robinet en raison de la corrosion. La meilleure approche à adopter pour minimiser l'exposition au plomb provenant de l'eau potable à l'échelle municipale consiste donc à enlever complètement l'entrée de service et de contrôler la corrosion dans les systèmes de distribution et de traitement.

Comme la présence de plomb dans l'eau potable est principalement due au relargage de celui-ci à partir des composants des réseaux de distribution et des installations de plomberie, les dispositifs de traitement de l'eau potable s'avèrent une option efficace pour diminuer l'exposition au plomb dans l'eau potable à l'échelle résidentielle. Cependant, leur utilisation ne devrait pas être considérée comme une solution permanente, car les filtres doivent être remplacés régulièrement et un entretien continu des systèmes s'impose. De nombreux dispositifs de traitement à usage résidentiel certifiés capables d'enlever le plomb de l'eau potable sont disponibles.

Considérations internationales

Les recommandations, normes ou directives relatives à la qualité de l'eau potable établies par des gouvernements étrangers ou des agences internationales peuvent varier en raison des connaissances scientifiques disponibles au moment de l'évaluation, ainsi que de l'utilisation de différentes politiques et approches, telles que le choix d'une étude clé, et l'utilisation de taux de consommation, de poids corporels et de facteurs d'attribution différents.

D'autres organisations ont établi des recommandations ou normes relatives aux niveaux de plomb dans l'eau potable. L'Environmental Protection Agency des États-Unis n'a pas établi de concentration maximale pour le plomb dans l'eau potable, mais a déterminé un objectif de niveau maximal de contaminant de zéro et a établi un seuil d'intervention de 0,015 mg/L (15 µg/L) dans le cadre de la Lead and Copper Rule, qui est en cours de révision. L'Organisation Mondiale de la Santé a établi une recommandation provisoire de 0.01 mg/L (10 µg/L) pour le plomb dans l'eau potable, la directive de l'Union européenne sur l'eau potable établit une valeur paramétrique applicable au plomb de 0.01 mg/L (10 µg/L) et la recommandation du National Health and Medical Research Council de l'Australie a été établie à 0.01 mg/L (10 µg/L) pour le plomb dans l'eau potable.

DEPARTMENT OF HEALTH**CONTROLLED DRUGS AND SUBSTANCES ACT**

Notice to interested parties — Proposed regulations amending the Narcotic Control Regulations, the Benzodiazepines and Other Targeted Substances Regulations and the Food and Drug Regulations — Part G to modernize regulations with respect to pharmacists

This notice provides interested stakeholders with the opportunity to provide comments on Health Canada's intent to amend the *Narcotic Control Regulations* (NCR), the *Benzodiazepines and Other Targeted Substances Regulations* (BOTSR) and the *Food and Drug Regulations — Part G* (FDR — Part G) so that they better support modern pharmacy practices and to address gaps and inconsistencies.

The *Controlled Drugs and Substances Act* (CDSA) is the means by which Canada fulfills its obligations under the United Nations (UN) *Single Convention on Narcotic Drugs, 1961*, the UN *Convention on Psychotropic Substances, 1971*, and the *United Nations Convention against Illicit Traffic in Narcotic Drugs and Psychotropic Substances, 1988*, which together form the basis for the current global drug control system. The objective of the regulations under the CDSA is to allow legitimate activities with controlled substances and precursors while minimizing the risk of their diversion to illegal markets or uses.

This framework has evolved since the early 1960s, with successive pieces of legislation and regulations coming into force at different times to address emerging issues or to meet international commitments. This piecemeal approach has led to the development of a regulatory framework that, at times, does not take into account some newer operational realities of pharmacies. Consequently, this situation has created barriers to the adoption of new and emerging service delivery models, such as third-party prescription filling in a central fill pharmacy. In addition, this framework does not reflect the expanding roles of other registered and qualified pharmacy professionals, such as pharmacy technicians, which may be limiting pharmacies' ability to optimize their current service delivery.

Health Canada intends to propose amendments to the NCR, the BOTSR and the FDR — Part G to address these barriers and update the regulations so that they better enable pharmacy innovation in Canada, while bringing greater clarity and consistency across the regulations. The Department is seeking the feedback of interested parties

MINISTÈRE DE LA SANTÉ**LOI RÉGLEMENTANT CERTAINES DROGUES ET AUTRES SUBSTANCES**

Avis aux parties intéressées — Projet de règlement modifiant le Règlement sur les stupéfiants, le Règlement sur les benzodiazépines et autres substances ciblées et le Règlement sur les aliments et drogues — partie G afin de moderniser les règlements en ce qui concerne les pharmaciens

Cet avis donne l'occasion aux parties intéressées de faire part de leurs commentaires relativement à l'intention de Santé Canada de modifier le *Règlement sur les stupéfiants* (RS), le *Règlement sur les benzodiazépines et autres substances ciblées* (RBASC) et le *Règlement sur les aliments et drogues — partie G* (RAD — partie G) afin que ces derniers appuient mieux les pratiques pharmaceutiques modernes, et également pour combler les lacunes et rectifier les incohérences.

Le Canada a recours à la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances* (LRCDAS) pour s'acquitter de ses obligations aux termes de la *Convention unique sur les stupéfiants de 1961* des Nations Unies (ONU), de la *Convention de 1971 sur les substances psychotropes* de l'ONU et de la *Convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes 1988* qui, ensemble, constituent le fondement du système mondial de contrôle des drogues. Les règlements pris en vertu de la LRCDAS ont pour objectif de permettre les activités légitimes avec des substances légitimes et des précurseurs tout en minimisant le risque de leur détournement vers des marchés ou des usages illicites.

Ce cadre a évolué depuis le début des années 1960 avec l'entrée en vigueur successive, à divers moments, de lois et de règlements pour composer avec de nouveaux enjeux ou pour respecter des engagements internationaux. Cette approche à la pièce a mené à l'élaboration d'un cadre réglementaire qui, parfois, ne tient pas compte de certaines des nouvelles réalités opérationnelles des pharmacies. En conséquence, cette situation a créé des obstacles à l'adoption de modèles de prestation de services émergents et nouveaux, comme l'exécution d'ordonnances par des tiers dans une pharmacie chargée du traitement centralisé des ordonnances. De plus, ce cadre ne reflète pas les rôles élargis d'autres professionnels autorisés et qualifiés en pharmacie, comme les techniciens en pharmacie, ce qui peut limiter la capacité des pharmacies à optimiser leur prestation de services actuelle.

Santé Canada entend proposer des modifications au RS, au RBASC et au RAD — partie G en vue d'éliminer ces obstacles et de mettre à jour les règlements afin qu'ils favorisent davantage l'innovation dans le domaine des pharmacies au Canada, tout en améliorant la clarté des règlements et la cohésion entre les règlements. Le

in these areas to ensure that the proposed amendments are informed by and responsive to the pharmacy sector and its stakeholders.

The publication of this notice in the *Canada Gazette*, Part I, initiates a 60-day comment period. Anyone interested in this process or who has comments on this notice should contact Legislative and Regulatory Affairs, Controlled Substances Directorate, Health Canada, by mail at Address Locator: 0302A, 150 Tunney's Pasture Driveway, Ottawa, Ontario K1A 0K9, or by email at hc.csd.regulatory.policy-politique.reglementaire.dsc.sc@canada.ca.

Michelle Boudreau

Director General
Controlled Substances Directorate

[10-1-o]

**DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND
EMERGENCY PREPAREDNESS**

CRIMINAL CODE

Designation as fingerprint examiner

Pursuant to subsection 667(5) of the *Criminal Code*, I hereby designate the following person of the Lethbridge Police Service as a fingerprint examiner:

Sonia Stock

Ottawa, February 26, 2019

Ellen Burack

Assistant Deputy Minister
Community Safety and Countering Crime Branch

[10-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

Notice amending the comment period for the certificate of intent to amalgamate port authorities

In light of the public's ongoing interest in providing comments on the Government's intent to amalgamate the Oshawa and Hamilton port authorities, which notice was published in the *Canada Gazette*, Part I, on February 9, 2019, Transport Canada is extending the public

Ministère aimerait obtenir les rétroactions des parties intéressées dans ces domaines pour s'assurer que les modifications proposées tiennent compte des préoccupations du secteur des pharmacies et de ses intervenants.

La publication de cet avis dans la Partie I de la *Gazette du Canada* marque le début d'une période de commentaires de 60 jours. Toute personne intéressée par ce processus ou souhaitant formuler des commentaires au sujet de cet avis peut communiquer avec le Bureau des affaires législatives et réglementaires, Direction des substances contrôlées, Direction générale des substances contrôlées et du cannabis, Santé Canada, par la poste à l'indice d'adresse 0302A, 150, promenade Tunney's Pasture, Ottawa (Ontario) K1A 0K9, ou par courriel à l'adresse suivante : hc.csd.regulatory.policy-politique.reglementaire.dsc.sc@canada.ca.

La directrice générale
Direction des substances contrôlées

Michelle Boudreau

[10-1-o]

**MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE LA
PROTECTION CIVILE**

CODE CRIMINEL

Désignation à titre de préposé aux empreintes digitales

En vertu du paragraphe 667(5) du *Code criminel*, je nomme par la présente la personne suivante du service de police de Lethbridge à titre de préposé aux empreintes digitales :

Sonia Stock

Ottawa, le 26 février 2019

La sous-ministre adjointe
Secteur de la sécurité communautaire et
de la lutte contre le crime

Ellen Burack

[10-1-o]

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Avis modifiant la période de commentaires relative au certificat d'intention de fusionner des administrations portuaires

Compte tenu de l'intérêt constant du public à fournir des commentaires sur l'intention du gouvernement de fusionner les administrations portuaires d'Oshawa et de Hamilton, lequel avis a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 9 février 2019, Transports Canada prolonge

consultation period by 15 days, to 45 days. This 15-day extension will move the closing date of the public consultation period from March 11, 2019, to March 26, 2019. This extension allows those who wish to provide comments on the proposed amalgamation the time to consider more fully their views and opinions on the proposed amalgamation.

[10-1-o]

PRIVY COUNCIL OFFICE

Appointment opportunities

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

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

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

Current opportunities

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

Position	Organization	Closing date
Chief Administrator	Administrative Tribunals Support Service of Canada	
Chairperson	Asia-Pacific Foundation of Canada	

la période de consultation de 15 jours, à 45 jours. Cette prolongation de 15 jours fera passer la date de clôture de la période de consultation publique du 11 mars 2019 au 26 mars 2019. Cette prolongation permettra à ceux qui souhaitent formuler des commentaires sur la fusion proposée plus de temps pour pleinement prendre en considération leurs points de vue et opinions sur la fusion proposée.

[10-1-o]

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ

Possibilités de nominations

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

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

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

Possibilités d'emploi actuelles

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

Poste	Organisation	Date de clôture
Administrateur en chef	Service canadien d'appui aux tribunaux administratifs	
Président du conseil	Fondation Asie-Pacifique du Canada	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
Director	Canada Council for the Arts		Directeur	Conseil des Arts du Canada	
Chairperson	Canada Development Investment Corporation		Président du conseil	Corporation de développement des investissements du Canada	
Chairperson	Canada Foundation for Sustainable Development Technology		Président	Fondation du Canada pour l'appui technologique au développement durable	
Chairperson and Vice-Chairperson	Canada Industrial Relations Board		Président et vice-président	Conseil canadien des relations industrielles	
Chairperson	Canada Lands Company Limited		Président du conseil	Société immobilière du Canada Limitée	
President and Chief Executive Officer	Canada Lands Company Limited		Président et premier dirigeant	Société immobilière du Canada Limitée	
Chairperson (joint federal Governor in Council and provincial Lieutenant Governor appointment)	Canada–Newfoundland and Labrador Offshore Petroleum Board		Président (nommé par le gouverneur en conseil fédéral et le lieutenant-gouverneur de la province)	Office Canada – Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers	
President and Chief Executive Officer	Canada Post Corporation		Président et premier dirigeant de la société	Société canadienne des postes	
Chairperson	Canada Science and Technology Museum		Président	Musée des sciences et de la technologie du Canada	
Vice-Chairperson	Canada Science and Technology Museum		Vice-président	Musée des sciences et de la technologie du Canada	
President and Chief Executive Officer	Canadian Commercial Corporation		Président et chef de la direction	Corporation commerciale canadienne	
Chairperson	Canadian Dairy Commission		Président	Commission canadienne du lait	
Chairperson, Vice-Chairperson and Director	Canadian Energy Regulator		Président, vice-président et administrateur	Régie canadienne de l'énergie	
Lead Commissioner, Deputy Lead Commissioner and Commissioner	Canadian Energy Regulator		Commissaire en chef, commissaire en chef adjoint et commissaire	Régie canadienne de l'énergie	
Chairperson	Canadian Institutes of Health Research		Président	Instituts de recherche en santé du Canada	
Vice-Chairperson	Canadian Museum of Nature		Vice-président	Musée canadien de la nature	
Permanent Member	Canadian Nuclear Safety Commission		Commissaire permanent	Commission canadienne de sûreté nucléaire	
Regional Member (Quebec)	Canadian Radio-television and Telecommunications Commission		Membre régional (Québec)	Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes	
Chairperson and Member	Canadian Statistics Advisory Council		Président du conseil et membre	Conseil consultatif canadien de la statistique	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
President (Chief Executive Officer)	Canadian Tourism Commission		Président-directeur général (premier dirigeant)	Commission canadienne du tourisme	
President and Chief Executive Officer	Defense Construction (1951) Limited		Président et premier dirigeant	Construction de défense (1951) Limitée	
Chairperson	Farm Credit Canada		Président du conseil	Financement agricole Canada	
President and Chief Executive Officer	Farm Credit Canada		Président-directeur général	Financement agricole Canada	
Vice-Chairperson	Farm Products Council of Canada		Vice-président	Conseil des produits agricoles du Canada	
Chairperson	The Federal Bridge Corporation Limited		Président	La Société des ponts fédéraux Limitée	
Commissioner	Financial Consumer Agency of Canada		Commissaire	Agence de la consommation en matière financière du Canada	
Chairperson	First Nations Financial Management Board		Président	Conseil de gestion financière des Premières Nations	
Chief Commissioner	First Nations Tax Commission		Président	Commission de la fiscalité des premières nations	
Deputy Chief Commissioner	First Nations Tax Commission		Vice-président	Commission de la fiscalité des premières nations	
Director	Freshwater Fish Marketing Corporation		Administrateur	Office de commercialisation du poisson d'eau douce	
Director (Federal)	Hamilton Port Authority		Administrateur (fédéral)	Administration portuaire de Hamilton	
Member	International Authority		Membre	Autorité internationale	
Commissioner and Chairperson	International Joint Commission		Commissaire et président	Commission mixte internationale	
Member (appointment to roster)	International Trade and International Investment Dispute Settlement Bodies		Membre (nomination à une liste)	Organes de règlement des différends en matière de commerce international et d'investissement international	
Vice-Chairperson	Invest in Canada Hub		Vice-président	Investir au Canada	
Chief Executive Officer	The Jacques Cartier and Champlain Bridges Incorporated		Premier dirigeant	Les Ponts Jacques Cartier et Champlain Incorporée	
Librarian and Archivist of Canada	Library and Archives of Canada		Bibliothécaire et archiviste du Canada	Bibliothèque et Archives du Canada	
President and Chief Executive Officer	Marine Atlantic Inc.		Président et premier dirigeant	Marine Atlantique S.C.C.	
Vice-Chairperson	National Arts Centre Corporation		Vice-président	Société du Centre national des Arts	
Member	National Capital Commission		Membre	Commission de la capitale nationale	

Position	Organization	Closing date	Poste	Organisation	Date de clôture
Government Film Commissioner	National Film Board		Commissaire du gouvernement à la cinématographie	Office national du film	
Chairperson	National Research Council of Canada		Premier conseiller	Conseil national de recherches du Canada	
President	Natural Sciences and Engineering Research Council of Canada		Président	Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie du Canada	
Canadian Ombudsperson	Office of the Canadian Ombudsperson for Responsible Enterprise		Ombudsman canadien	Bureau de l'ombudsman canadien pour la responsabilité des entreprises	
Commissioner of Competition	Office of the Commissioner of Competition		Commissaire de la concurrence	Bureau du commissaire de la concurrence	
Ombudsperson	Office of the Ombudsperson for National Defence and Canadian Forces		Ombudsman	Bureau de l'Ombudsman de la Défense nationale et des Forces canadiennes	
Director (Federal)	Oshawa Port Authority		Administrateur (fédéral)	Administration portuaire d'Oshawa	
Chairperson	Pacific Pilotage Authority		Président du conseil	Administration de pilotage du Pacifique	
Chief Executive Officer	Parks Canada		Directeur général	Parcs Canada	
Vice-Chairperson and Member	Patented Medicine Prices Review Board		Vice-président et membre	Conseil d'examen du prix des médicaments brevetés	
Member	Payment in Lieu of Taxes Dispute Advisory Panel		Membre	Comité consultatif sur les paiements versés en remplacement d'impôts	
Chairperson and Vice-Chairperson	Royal Canadian Mounted Police External Review Committee		Président et vice-président	Comité externe d'examen de la Gendarmerie royale du Canada	
Principal	Royal Military College of Canada		Recteur	Collège militaire royal du Canada	
Vice-Chairperson (all streams)	Social Security Tribunal of Canada		Vice-président (tous les volets)	Tribunal de la sécurité sociale du Canada	
Chairperson	Telefilm Canada		Président	Téléfilm Canada	
Member (Marine and Medical)	Transportation Appeal Tribunal of Canada		Conseiller (maritime et médical)	Tribunal d'appel des transports du Canada	
President and Chief Executive Officer	VIA Rail Canada Inc.		Président et chef de la direction	VIA Rail Canada Inc.	

TREASURY BOARD**FINANCIAL ADMINISTRATION ACT***Occupational group definitions*

Pursuant to paragraph 11.1(1)(b) of the *Financial Administration Act*, the Treasury Board of Canada hereby provides notice of the following occupational group changes:

- the Program and Administrative Services (PA) Group, effective February 21, 2007, as published in Part I of the *Canada Gazette* on March 11, 2006, is revised as follows, effective March 9, 2019;
- the Financial Management (FI) Group, effective March 18, 1999, as defined and published in Part I of the *Canada Gazette* on March 27, 1999, is rescinded effective March 9, 2019;
- the FI Group and portions of the Program and Administrative Services (PA) Group and the Audit, Commerce and Purchasing (AV) Group are replaced by the Comptrollership (CT) Group and its sub-groups, effective March 9, 2019;
- the new Negotiation, Mediation and Conciliation Officer (MN) Group is effective March 9, 2019.

The following definitions will apply to the Program and Administrative Services Group and its sub-groups, to the Comptrollership Group and its sub-groups and to the Negotiation, Mediation and Conciliation Officer Group, effective March 9, 2019.

The group definitions of

- Audit, Commerce and Purchasing (AV), effective March 18, 1999, as published in Part I of the *Canada Gazette* on March 27, 1999,
- Economics and Social Science Services (EC), effective March 18, 1999, as published in Part I of the *Canada Gazette* on March 27, 1999,
- Border Services (FB), effective November 14, 2005, as published in Part I of the *Canada Gazette* on March 11, 2006,
- Human Resources Management (HM), effective March 18, 1999, as published in Part I of the *Canada Gazette* on March 27, 1999,
- Police Operations Support (PO), effective May 15, 2014, as published in Part I of the *Canada Gazette* on July 26, 2014,
- Non-Supervisory Printing Services (PR(Non-S)), effective March 18, 1999, as published in Part I of the *Canada Gazette* on March 27, 1999,

CONSEIL DU TRÉSOR**LOI SUR LA GESTION DES FINANCES PUBLIQUES***Définitions des groupes professionnels*

Conformément à l'alinéa 11.1(1)b) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, le Conseil du Trésor du Canada donne avis, par la présente, des changements aux groupes professionnels suivants :

- le groupe Services des programmes et de l'administration (PA), en vigueur le 21 février 2007, tel qu'il est publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 11 mars 2006, est modifié par la définition suivante, en vigueur le 9 mars 2019;
- le groupe Gestion financière (FI), en vigueur le 18 mars 1999, tel qu'il est défini et publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 27 mars 1999, est révoqué en date du 9 mars 2019;
- le groupe FI et des sections des groupes Services des programmes et de l'administration (PA) et Vérification, commerce et achat (AV) sont remplacés par le groupe Fonction de contrôleur (CT) et ses sous-groupes, en vigueur le 9 mars 2019;
- le nouveau groupe Agent de négociation, médiation et conciliation (MN) entre en vigueur le 9 mars 2019.

Les définitions suivantes s'appliqueront au groupe Services des programmes et de l'administration et à ses sous-groupes, au groupe Fonction de contrôleur et à ses sous-groupes et au groupe Agent de négociation, médiation et conciliation à compter du 9 mars 2019.

Les définitions des groupes :

- Vérification, commerce et achat (AV), en vigueur le 18 mars 1999, telle qu'elle est publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 27 mars 1999,
- Économique et services de sciences sociales (EC), en vigueur le 18 mars 1999, telle qu'elle est publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 27 mars 1999,
- Services frontaliers (FB), en vigueur le 14 novembre 2005, telle qu'elle est publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 11 mars 2006,
- Gestion des ressources humaines (HM), en vigueur le 18 mars 1999, telle qu'elle est publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 27 mars 1999,
- Soutien aux opérations policières (PO), en vigueur le 15 mai 2014, telle qu'elle est publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 26 juillet 2014,
- Services d'imprimerie non-surveillantes et non-surveillants (PR(Non-S)), en vigueur le 18 mars 1999, telle qu'elle est publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 27 mars 1999,

- Health Services (SH), effective November 25, 2010, as published in Part I of the *Canada Gazette* on January 8, 2011, and
- Translation (TR), effective March 18, 1999, as published in Part I of the *Canada Gazette* on March 27, 1999,

are revised as follows effective March 9, 2019.

Program and Administrative Services (PA) Occupational Group Definition

The Program and Administrative Services Group comprises positions that are primarily involved in the planning, development, delivery or management of administrative and federal government policies, programs, services or other activities directed to the public or to the public service.

Inclusions

Notwithstanding the generality of the foregoing, for greater certainty, it includes positions that have, as their primary purpose, responsibility for one of the following activities:

1. supporting or administering programs or services where the latitude for discretion is defined by a framework of established precedents and guidelines;
2. planning, developing, delivering or managing policies, programs or services;
3. providing direct administrative assistance to an individual or individuals performing an executive role;
4. delivering societal reintegration or social, physical or psychological rehabilitation through the application of intervention planning, risk assessment, and relapse prevention strategies and practices; and
5. applying a comprehensive knowledge of communications theories and principles to departmental communication policies, products or plans.

Exclusions

Positions excluded from the Program and Administrative Services Group are those whose primary purpose is included in the definition of any other group and those positions at the Canada Border Services Agency that are primarily involved in the planning, development, delivery, or management of the inspection and control of people and goods entering Canada.

- Services de santé (SH), en vigueur le 25 novembre 2010, telle qu'elle est publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 8 janvier 2011,
- Traduction (TR), en vigueur le 18 mars 1999, telle qu'elle est publiée dans la Partie I de la *Gazette du Canada* le 27 mars 1999,

sont modifiées tel que suit, en vigueur le 9 mars 2019.

Définition du groupe professionnel Services des programmes et de l'administration (PA)

Le groupe Services des programmes et de l'administration comprend les postes principalement liés à la planification, à l'élaboration, à la mise en œuvre ou à la gestion des politiques, des programmes, des services ou des activités du domaine de l'administration et du gouvernement fédéral à l'intention du public ou de la fonction publique.

Inclusions

Nonobstant la nature générale de ce qui précède, la définition présentée ci-dessus s'applique aux postes dont les principales fonctions comprennent l'une des activités suivantes :

1. soutenir ou administrer des programmes ou des services où il y a un pouvoir discrétionnaire défini par un cadre de précédents et de lignes directrices;
2. planifier, élaborer, mettre en œuvre ou gérer des politiques, des programmes ou des services;
3. fournir un soutien administratif directement à une personne ou à des personnes occupant un rôle de cadre supérieur;
4. fournir des services de réinsertion sociale ou de réadaptation sociale, physique ou psychologique en appliquant la planification des interventions, l'évaluation des risques ainsi que des stratégies et des pratiques de prévention des rechutes; et
5. appliquer des connaissances approfondies de théories et de principes en matière de communications aux politiques, aux produits ou aux plans de communication ministériels.

Exclusions

Les postes exclus du groupe Services des programmes et de l'administration sont ceux dont la principale raison d'être est comprise dans la définition d'un autre groupe professionnel ainsi que les postes de l'Agence des services frontaliers du Canada chargés principalement de la planification, de l'élaboration, de la mise en œuvre ou de la gestion des services d'inspection et de contrôle des personnes et des marchandises entrant au Canada.

Program and Service Operations (PA-PVO) Sub-Group Definition

The Program and Service Operations Sub-Group comprises positions that are primarily engaged in one or more of the following activities in order to support or administer programs or services where the latitude for discretion is defined by a framework of established precedents and guidelines:

1. operating electronic business support equipment and performing related troubleshooting; collecting, verifying or entering information into systems; generating or adapting reports using software; providing user support; or informing clients on how to use office equipment or software;
2. applying procedures, directives, or regulations; searching for required information; obtaining information from clients; or providing information, clarification or options to clients;
3. prioritizing or problem-solving organizational demands; managing the flow of information; modifying or establishing office administrative procedures; proof-reading, editing, or validating written materials such as forms, documents, memoranda, presentations, spreadsheets; or coordinating or providing logistical support for projects, meetings, events or hearings;
4. identifying, processing or applying program eligibility, options, or entitlements;
5. researching, analyzing, and providing advice on employee compensation or benefits issues to managers, employees and their families or representatives;
6. delivering or coordinating administrative services in one or more fields such as human resources, finance, records management, materiel management, health and safety;
7. verifying that the quality and accuracy of programs or services delivered meet service standards; or
8. training or supervision of any of the above activities.

Exclusions

Positions excluded from the Program and Service Operations Sub-Group are those whose primary purpose is included in any other occupational group or another Program and Administrative Services Sub-Group definition, namely those

1. providing program or service delivery in situations which require the interpretation and application of the theories and principles underlying the program or service; or

Définition du sous-groupe Opérations relatives aux programmes et aux services (PA-PVO)

Le sous-groupe Opérations relatives aux programmes et aux services comprend les postes responsables d'une ou de plusieurs des activités suivantes afin de soutenir ou d'administrer des programmes ou services, pour lesquels le pouvoir discrétionnaire est défini dans le cadre de lignes directrices et de précédents établis :

1. utiliser de l'équipement de soutien opérationnel électronique et fournir les services de dépannage connexes; recueillir, vérifier ou saisir l'information dans les systèmes; générer ou adapter des rapports au moyen de logiciels; offrir du soutien aux utilisateurs; ou renseigner les clients au sujet de la façon d'utiliser le matériel de bureau ou les logiciels;
2. appliquer les procédures, les directives ou les règlements; chercher l'information requise; obtenir des renseignements auprès des clients; ou fournir des renseignements, des précisions ou des options aux clients;
3. prioriser ou résoudre les problèmes organisationnels; gérer le flux d'informations; modifier ou établir des procédures administratives de bureau; réviser, éditer ou valider les documents tels que les formulaires, les protocoles d'entente, les présentations, les feuilles de calcul; ou coordonner ou fournir un soutien logistique pour les projets, les réunions, les activités ou les audiences;
4. identifier, traiter ou appliquer les critères d'admissibilité, les options et les droits relatifs aux programmes;
5. rechercher, analyser et fournir des avis aux gestionnaires, employés et leur famille ou représentants relatifs aux problèmes liés à la rémunération et aux avantages sociaux des employés;
6. fournir ou coordonner des services administratifs dans au moins un ou plusieurs domaines tels que les ressources humaines, les finances, la gestion des dossiers, la gestion du matériel, la santé et la sécurité;
7. vérifier que la qualité et l'exactitude des programmes et services offerts satisfont aux normes de service; ou
8. assurer la formation ou la supervision pour l'une des activités susmentionnées.

Exclusions

Les postes exclus du sous-groupe Opérations relatives aux programmes et services sont ceux dont les principales fonctions sont définies dans un autre groupe professionnel ou dans un des sous-groupes du Services des programmes et de l'administration et qui consistent notamment à :

1. offrir des programmes et services dans des situations nécessitant l'interprétation et l'application des théories et des principes sur lesquels repose le programme ou le service; ou

2. providing direct administrative assistance to an individual performing an executive role.

Program Development and Administration (PA-PDM) Sub-Group Definition

The Program Development and Administration Sub-Group comprises positions that are primarily engaged in one or more of the following activities in order to plan, develop, deliver or manage policies, programs or services:

1. researching, analyzing, designing, evaluating or modifying policies, programs or services;
2. interpreting policies, acts or regulations to ensure compliance, provide recommendations, make decisions, or deliver a program or service by applying related theories and principles;
3. analyzing business requirements through the assessment of objectives, trends, risks, and impacts;
4. assessing, integrating, coordinating or developing corporate business or strategic plans, including performance measurement activities;
5. providing strategic advice to senior management on program or service priorities, issues and risks; or
6. leadership of any of the above activities.

Exclusions

Positions excluded from the Program Development and Administration Sub-Group are those whose primary purpose is included in any other occupational group or another Program and Administrative Services Sub-Group definition, namely those

1. supporting or administering programs or services where the latitude for discretion is defined by a framework of established precedents and guidelines.

Executive Administrative Assistant (PA-EAA) Sub-Group Definition

The Executive Administrative Assistant Sub-Group comprises positions that are primarily engaged in providing direct administrative assistance to an individual(s) performing an executive role.

Exclusions

Positions excluded from the Executive Administrative Assistant Sub-Group are those whose primary purpose is included in any other occupational group or another

2. assurer la prestation directe de services de soutien administratif à une personne qui occupe un poste de cadre.

Définition du sous-groupe Élaboration et administration de programmes (PA-PDM)

Le sous-groupe Élaboration et administration de programmes comprend les postes exerçant principalement l'une ou plusieurs des activités suivantes afin de planifier, d'élaborer, d'assurer la mise en œuvre ou de gérer des politiques, des programmes ou des services :

1. rechercher, analyser, concevoir, évaluer ou modifier des politiques, des programmes ou des services;
2. interpréter des politiques, des lois ou des règlements pour assurer la conformité, formuler des recommandations, prendre des décisions ou assurer l'exécution d'un programme ou service en appliquant les théories et les principes qui s'y rattachent;
3. analyser les exigences opérationnelles par l'évaluation des objectifs, des tendances, des risques et des répercussions;
4. évaluer, intégrer, coordonner ou élaborer des plans ministériels ou stratégiques pour l'organisation, y compris les activités de mesure du rendement;
5. formuler des conseils stratégiques à l'intention des cadres supérieurs à l'égard des priorités, des enjeux et des risques du programme ou du service; ou
6. assurer le leadership pour l'une des activités susmentionnées.

Exclusions

Les postes exclus du sous-groupe Élaboration et administration de programmes sont ceux dont la principale raison d'être est comprise dans la définition de tout autre groupe professionnel ou dans la définition de tout autre sous-groupe du Services des programmes et de l'administration et qui consistent notamment à :

1. appuyer ou administrer des programmes ou des services où le pouvoir discrétionnaire est défini dans un cadre établi de précédents et de lignes directrices.

Définition du sous-groupe Adjoint administratif de direction (PA-EAA)

Le sous-groupe Adjoint administratif de direction comprend les postes offrant principalement des services de soutien administratif directement à une personne ou à des personnes qui occupent un rôle de cadre supérieur.

Exclusions

Les postes exclus du sous-groupe Adjoint administratif de direction sont ceux dont la principale raison d'être est comprise dans la définition de tout autre groupe

Program and Administrative Services Sub-Group definition, namely those

1. providing administrative support to an organizational unit or a functional area; or
2. providing strategic advice to senior management on program or service priorities, issues and risks.

Communications (PA-CMN) Sub-Group Definition

The Communications Sub-Group comprises positions that are primarily engaged in one or more of the following activities through the application of communications theories and principles:

1. researching, analyzing, developing, recommending formal communications plans;
2. planning, developing and delivering communications products or services;
3. promoting or publishing federal government policies, programs or services; or
4. leadership of any of the above activities.

Exclusions

Positions excluded from the Communications Sub-Group are those whose primary purpose is included in any other occupational group or another Program and Administrative Services Sub-Group definition, namely those

1. providing technical input on graphic design, website architecture and monitoring, or coding and user interface; or
2. providing program or service subject matter content for communication products.

Rehabilitation and Reintegration (PA-RHB) Sub-Group Definition

The Rehabilitation and Reintegration Sub-Group comprises positions that are primarily engaged in the delivery of societal reintegration or social, physical or psychological rehabilitation through the application of intervention planning, risk assessment, and relapse prevention strategies and practices through one or more of the following activities:

1. assessing, planning for, and managing individual client needs and risks through a case management approach;
2. delivering and facilitating individual or group seminars on topics related to social, psychological or criminogenic rehabilitation and reintegration; or
3. supervising or leading any of the above activities.

professionnel ou dans un autre sous-groupe de Services des programmes et de l'administration et qui consistent notamment à :

1. offrir du soutien administratif à une unité organisationnelle ou à un secteur fonctionnel; ou
2. fournir des conseils stratégiques à la haute direction quant aux priorités, aux enjeux et aux risques en matière du programme ou des services.

Définition du sous-groupe Communications (PA-CMN)

Le sous-groupe Communications comprend les postes exerçant principalement l'une ou plusieurs des activités suivantes par l'application de théories et de principes en matière de communication :

1. rechercher, analyser, élaborer, recommander des plans de communication stratégique formels;
2. planifier, élaborer et offrir des produits et des services en matière de communication;
3. promouvoir ou diffuser les politiques, les programmes ou les services du gouvernement fédéral; ou
4. assurer le leadership pour l'une des activités susmentionnées.

Exclusions

Les postes exclus du sous-groupe Communications sont ceux dont les principales fonctions sont définies dans un autre groupe professionnel ou dans tout autre sous-groupe du Services des programmes et de l'administration et qui consistent notamment à :

1. offrir un avis technique sur la conception graphique, l'architecture et la surveillance de sites Web, le codage et l'interface utilisateur; ou
2. fournir du contenu sur un aspect d'un programme ou d'un service pour des produits de communication.

Définition du sous-groupe Réadaptation et réinsertion (PA-RHB)

Le sous-groupe Réadaptation et réinsertion comprend les postes qui sont principalement engagés dans la prestation de services de réinsertion sociale ou dans la réhabilitation sociale, physique ou psychologique en appliquant la planification des interventions, l'évaluation des risques ainsi que les stratégies et les pratiques de prévention des rechutes pour une ou plusieurs des activités suivantes :

1. évaluer, planifier et gérer les risques et les besoins de chaque client selon une approche de gestion de cas;
2. offrir et animer des séminaires individuels ou de groupe portant sur des sujets liés à la réinsertion et à la réadaptation sur le plan social, psychologique ou criminogène; ou

3. superviser ou diriger l'une des activités susmentionnées.

Exclusions

Positions excluded from the Rehabilitation and Reintegration Sub-Group are those whose primary purpose is included in any other occupational group or another Program and Administrative Services Sub-Group definition, namely those

1. applying a comprehensive knowledge of professional specialties in the fields of dentistry, medicine, nursing, nutrition and dietetics, occupational or physical therapy, pharmacy, psychology, social work or veterinary medicine;
2. performing administrative functions related to benefit programs and services, including identifying, processing or applying program eligibility, options, or entitlements; or
3. researching, analyzing, designing, evaluating or modifying policies, programs or services.

Comptrollership (CT) Occupational Group Definition

The Comptrollership Group comprises positions that are primarily engaged in internal audits, financial management and external audits.

Inclusions

The Comptrollership Group includes only those positions that have, as their primary purpose, responsibility for one of the following activities:

1. planning, developing, conducting or managing internal audit work, in accordance with the internal audit policy of the Government of Canada, to assess the effectiveness of risk management, control or governance processes;
2. planning, development, analysis, delivery or management of internal Public Service financial policies, programs, services or other related activities;
3. the application of a comprehensive knowledge of generally accepted accounting principles and auditing standards to the planning, delivery and management of external audit programs.

Exclusions

Positions excluded from the Comptrollership Group are those whose primary purpose is included in the definition of any other occupational group, and for more certainty,

Exclusions

Les postes exclus du sous-groupe Réadaptation et réinsertion sont ceux dont la principale raison d'être est comprise dans la définition de tout autre groupe professionnel ou dans un autre des sous-groupes de Services des programmes et de l'administration et qui consistent notamment à :

1. appliquer des connaissances approfondies de spécialités professionnelles dans le domaine dentaire, de la médecine, des sciences infirmières, de la nutrition et diététique, d'ergothérapie ou de physiothérapie, de la pharmacie, de la psychologie, du travail social ou de la médecine vétérinaire;
2. exercer des fonctions administratives en lien avec les programmes et services d'avantages sociaux, dont identifier, traiter ou appliquer les critères d'admissibilité, les options et les droits relatifs aux programmes; ou
3. rechercher, analyser, concevoir, évaluer ou modifier les politiques, les programmes ou les services.

Définition du groupe professionnel Fonction de contrôleur (CT)

Le groupe Fonction de contrôleur comprend les postes principalement liés aux activités d'audit interne, de gestion financière et de vérification externe.

Postes inclus

Le groupe Fonction de contrôleur comprend uniquement les postes qui ont, comme principale raison d'être, l'une des activités suivantes :

1. la planification, l'élaboration, l'exécution ou la gestion du travail d'audit interne, conformément à la politique sur l'audit interne du gouvernement du Canada, afin d'évaluer l'efficacité des processus de gestion des risques, de contrôle ou de gouvernance;
2. la planification, l'élaboration, l'analyse, la prestation ou la gestion de politiques, de programmes, de services internes de la fonction publique à caractère financier, ou d'autres activités connexes;
3. l'application d'une connaissance approfondie de principes comptables et de normes de vérification généralement reconnus à la planification, à l'exécution et à la gestion de programmes de vérification externe.

Postes exclus

Les postes exclus du groupe Fonction de contrôleur sont ceux dont la principale raison d'être est comprise dans la définition d'un autre groupe professionnel, et pour plus

those in which one of the following activities is of primary importance:

1. the evaluation of actuarial liabilities and the determination of premiums and contributions in respect of insurance, annuity and pension plans;
2. the application of a comprehensive knowledge of economics, sociology or statistics to the conduct of economic, socio-economic and sociological research, studies, forecasts and surveys; the research, analysis and evaluation of the economic or sociological effects of departmental or interdepartmental projects, programs and policies; the development, application, analysis and evaluation of statistical and survey methods and systems; and the development, analysis and interpretation of qualitative and quantitative information and socio-economic policies and recommendations;
3. the planning, development, delivery or management of administrative and federal government policies, programs, services or other activities directed to the Public Service;
4. the provision of strategic advice on or the planning, analysis, development, delivery or management of human resources policies, programs, services and other activities;
5. the development, application or enforcement of standards and procedures, and quality assurance pertaining to information technology processing systems and activities.

Internal Audit (CT-IAU) Sub-Group Definition

The Internal Audit Sub-group comprises positions that are primarily engaged in planning, developing, conducting or managing internal audit work, in accordance with the internal audit policy of the Government of Canada, to assess the effectiveness of risk management, control or governance processes.

Inclusions

The Internal Audit Sub-group includes only those positions that have, as their primary purpose, responsibility for one or more of the following activities:

1. conducting internal audits;
2. developing, interpreting, assessing, recommending or revising internal audit practices, guidelines, directives, or policies; and
3. supervising or managing any of the above activities.

Exclusions

Positions excluded from the Internal Audit Sub-group are those whose primary purpose is included in the definition

de certitude, ceux dont l'une des activités suivantes est primordiale :

1. l'évaluation du passif actuariel et la détermination des primes et cotisations des régimes d'assurance, de rentes et de retraite;
2. l'application d'une connaissance approfondie de l'économie, de la sociologie ou de la statistique pour la réalisation de recherches, d'études, de prévisions et de sondages dans les domaines économiques, socio-économiques et sociologiques; la recherche, l'analyse et l'évaluation de l'incidence économique ou sociologique des politiques, des projets et des programmes ministériels ou interministériels; l'élaboration, l'application, l'analyse et l'évaluation de méthodes et de systèmes de statistiques et d'enquête par sondage; et l'élaboration, l'analyse et l'interprétation de données qualitatives et quantitatives ainsi que de politiques et de recommandations socio-économiques;
3. la planification, l'élaboration, la mise en œuvre ou la gestion des politiques, programmes, services ou activités du domaine de l'administration ou du gouvernement fédéral à l'intention de la fonction publique;
4. la planification, l'analyse, l'élaboration, la prestation ou la gestion de politiques, de programmes, de services et d'autres activités ayant trait aux ressources humaines et la prestation de conseils stratégiques à cet égard;
5. l'élaboration, l'application ou l'exécution des normes et des procédures, et l'assurance de la qualité relativement aux systèmes et aux activités de traitement en technologie de l'information.

Définition du sous-groupe Audit interne (CT-IAU)

Le sous-groupe Audit interne comprend les postes principalement liés à la planification, l'élaboration, l'exécution ou la gestion du travail d'audit interne, conformément à la politique sur l'audit interne du gouvernement du Canada, afin d'évaluer l'efficacité des processus de gestion des risques, de contrôle ou de gouvernance.

Postes inclus

Le sous-groupe Audit interne comprend uniquement les postes qui ont, comme principale raison d'être, l'une ou plusieurs des activités suivantes :

1. effectuer des audits internes;
2. élaborer, interpréter, évaluer, recommander ou réviser des pratiques, des lignes directrices, des directives ou des politiques d'audit interne; et
3. superviser ou gérer l'une ou l'autre des activités précitées.

Postes exclus

Les postes exclus du sous-groupe Audit interne sont ceux dont la principale raison d'être est comprise dans la

of any other occupational group, and for more certainty, those in which one or more of the following activities is of primary importance:

1. the development of evaluation frameworks; or the planning or conduct of program evaluations;
2. the conduct of administrative, support, coordination or liaison functions related to audit committees or external assurance providers;
3. the development and implementation of initiatives for the benefit of the internal audit community.

Financial Management (CT-FIN) Sub-Group Definition

The Financial Management Sub-group comprises positions that are primarily involved in the planning, development, analysis, delivery or management of internal Public Service financial policies, programs, services or other related activities.

Inclusions

The Financial Management Sub-group includes only those positions that have, as their primary purpose, responsibility for one or more of the following activities:

1. the development, delivery, interpretation, recommendation or revision of financial management policies, practices, principles, systems or techniques;
2. the provision of advice on the financial implications of policy and program proposals and actions, including risk management and performance information and management, and the approval of the adequacy of financial safeguards in programs and activities;
3. the design, planning, implementation, assessment or continuous monitoring of financial internal controls;
4. the development and delivery of cost accounting models;
5. the financial planning, analysis and reporting;
6. the financial operations and services, such as the management of the accounting process and reporting of expenditures, revenues, assets or liabilities;
7. the provision of services in two or more administrative fields, one of which is financial, when the financial work is, in the opinion of the employer, of primary importance. In allocating a position to the appropriate group, the purpose of the position must be assessed according to all of the following criteria:

(a) the impact of the financial aspects of the advice and recommendations made on the overall achievement of the organization's programs and objectives;

(b) the degree of responsibility and complexity of the financial work of the position, including the

définition d'un autre groupe professionnel, et pour plus de certitude, ceux pour lesquels l'une ou plusieurs des activités suivantes sont primordiales :

1. l'établissement de cadres d'évaluation; ou la planification ou l'exécution d'évaluations de programmes;
2. la conduite de fonctions administratives, de soutien, de coordination ou de liaison relatives aux comités d'audit ou aux fournisseurs externes de services d'assurance;
3. l'élaboration et la mise en œuvre d'initiatives au bénéfice de la communauté d'audit interne.

Définition du sous-groupe Gestion financière (CT-FIN)

Le sous-groupe Gestion financière comprend les postes qui sont principalement liés à la planification, à l'élaboration, à l'analyse, à la prestation ou à la gestion de politiques, de programmes, de services internes de la fonction publique à caractère financier, ou d'autres activités connexes.

Postes inclus

Le sous-groupe Gestion financière comprend uniquement les postes qui ont, comme principale raison d'être, l'une ou plusieurs des activités suivantes :

1. l'élaboration, la prestation, l'interprétation, la recommandation ou la révision de politiques, de pratiques, de principes, de systèmes ou de techniques de gestion financière;
2. la prestation de conseils sur l'incidence financière des mesures et projets prévus de politiques et de programmes y compris la gestion des risques, l'information sur le rendement et la gestion du rendement, et l'approbation de la pertinence des garanties financières de programmes et d'activités;
3. l'élaboration, la planification, la mise en œuvre, l'évaluation ou la surveillance continue de contrôles financiers internes;
4. l'élaboration et l'établissement de modèles de comptabilité analytique;
5. la planification et l'analyse financières, et la rédaction de rapports financiers;
6. les opérations et les services financiers, par exemple, la gestion du processus comptable et la déclaration des dépenses, des recettes, de l'actif ou du passif;
7. la prestation de services dans deux domaines administratifs ou plus, dont l'un est financier, si ce travail financier a, de l'avis de l'employeur, une importance primordiale. Avant d'attribuer un poste au groupe approprié, il faut évaluer le but du poste par rapport à tous les critères suivants :

(a) l'incidence financière des conseils et des recommandations sur la réalisation globale des programmes et des objectifs de l'organisation;

availability of, and the need to provide, financial functional direction; and

(c) the degree of specialized knowledge, skill and experience required in the work; and

8. the leadership of any of the above activities.

Exclusions

Positions excluded from the Financial Management Sub-group are those whose primary purpose is included in the definition of any other occupational group, and for more certainty, those for which the following activity is of primary importance:

1. the provision of administrative services in support of Public Service policies, programs, services or other activities dealing with financial management.

External Audit (CT-EAV) Sub-Group Definition

The External Audit Sub-group comprises positions that are primarily involved in the application of a comprehensive knowledge of generally accepted accounting principles and auditing standards to the planning, delivery and management of external audit programs.

Inclusions

The External Audit Sub-group includes only those positions that have, as their primary purpose, responsibility for one or more of the following activities:

1. the application of a comprehensive knowledge of generally accepted accounting principles and auditing standards to the auditing of the accounts and financial records of individuals, businesses, non-profit organizations, or provincial or municipal governments to determine their accuracy and reasonableness, to establish or verify costs, or to confirm the compliance of transactions with the provisions of statutes, regulations, agreements or contracts;
2. the provision of advice in the above fields; and
3. the leadership of any of the above activities.

Exclusions

Positions excluded from the External Audit Sub-group are those whose primary purpose is included in the definition of any other occupational group.

(b) le degré de responsabilité à l'égard des tâches financières du poste et du degré de complexité de ces tâches, compte tenu de la disponibilité d'une orientation fonctionnelle en matière de finances et de la nécessité de fournir une telle orientation;

(c) le niveau des connaissances, des habiletés et de l'expérience spécialisées requis pour le travail; et

8. l'exercice de leadership pour l'une ou l'autre des activités susmentionnées.

Postes exclus

Les postes exclus du sous-groupe Gestion financière sont ceux dont la principale raison d'être est comprise dans la définition d'un autre groupe professionnel, et pour plus de certitude, ceux pour lesquels l'activité suivante est primordiale :

1. la prestation de services administratifs à l'appui des politiques, programmes, services et autres activités de la fonction publique ayant trait à la gestion financière.

Définition du sous-groupe Vérification externe (CT-EAV)

Le sous-groupe Vérification externe comprend les postes principalement liés à l'application d'une connaissance approfondie de principes comptables et de normes de vérification généralement reconnus à la planification, à l'exécution et à la gestion de programmes de vérification externe.

Postes inclus

Le sous-groupe Vérification externe comprend uniquement les postes qui ont, comme principale raison d'être, l'une ou plusieurs des activités suivantes :

1. l'application d'une connaissance approfondie des principes comptables et des normes de vérification généralement reconnus à la vérification des comptes et des dossiers financiers d'individus, d'entreprises, d'organismes à but non lucratif, de gouvernements provinciaux ou d'administrations municipales, afin de déterminer leur exactitude et leur vraisemblance, d'établir ou de vérifier les coûts, ou de confirmer la conformité des opérations aux lois, règlements, accords ou contrats;
2. la prestation de conseils dans les domaines susmentionnés; et
3. l'exercice de leadership pour l'une ou l'autre des activités susmentionnées.

Postes exclus

Les postes exclus du sous-groupe Vérification externe sont ceux dont la principale raison d'être est comprise dans la définition d'un autre groupe professionnel.

Negotiation, Mediation and Conciliation Officer (MN) Occupational Group Definition

The Negotiation, Mediation and Conciliation Officer Group comprises positions that are primarily involved in the planning, development, delivery or management of administrative and federal government policies, programs, services or other activities directed to the public.

Inclusions

Positions included in this group are those in which the incumbents:

1. provide conciliation and mediation services with regard to collective bargaining and industrial relations disputes pursuant to the *Canada Labour Code*; or
2. negotiate collective agreements with bargaining agents in the core public administration on behalf of the Treasury Board, as the employer, pursuant to the *Federal Public Sector Labour Relations Act*.

Exclusions

Positions excluded from this group are those in which any of the following are of primary importance:

1. the provision of industrial relations or labour relations services other than negotiation, mediation or conciliation;
2. the provision of arbitration services; or
3. the provision of technical or other support services in support of negotiation, mediation or conciliation functions.

Commerce and Purchasing Occupational Group Definition

The Commerce and Purchasing Group comprises positions that are primarily involved in the planning, development, delivery and management of economic development policies, programs, services and other activities; and the planning, development, delivery and management of policies, programs, systems or other activities dealing with purchasing and supply in the Public Service.

Inclusions

Notwithstanding the generality of the foregoing, for greater certainty, it includes positions that have, as their primary purpose, responsibility for one or more of the following activities:

1. the planning, development, delivery and management of economic development policies, programs, services

Définition du groupe professionnel Agent de négociation, médiation et conciliation (MN)

Le groupe Agent de négociation, médiation et conciliation comprend les postes principalement liés à la planification, à l'élaboration, à la mise en œuvre ou à la gestion de politiques, programmes, services ou activités du domaine de l'administration ou du gouvernement fédéral à l'intention du public.

Inclusions

Les postes inclus dans ce groupe sont ceux dont les titulaires :

1. fournissent des services de conciliation et de médiation concernant les négociations et les conflits de relations industrielles en vertu du *Code canadien du travail*; ou
2. négocient avec des agents négociateurs des conventions collectives de l'administration publique centrale, pour le compte du Conseil du Trésor, en tant qu'employeur, conformément à la *Loi sur les relations de travail dans la fonction publique*.

Exclusions

Les postes exclus de ce groupe sont ceux pour lesquels la prestation des services ci-dessous est d'une importance primordiale :

1. la prestation de services de relations industrielles ou de relations de travail autres que la négociation, la médiation ou la conciliation;
2. la prestation de services d'arbitrage; ou
3. la prestation de services techniques ou autres services de soutien à l'appui des fonctions de négociation, de médiation ou de conciliation.

Définition du groupe professionnel Commerce et achat

Le groupe Commerce et achat comprend les postes qui sont principalement liés à la planification, à l'élaboration, à la prestation et à la gestion de politiques, de programmes, de services et d'autres activités de développement économique; à la planification, à l'élaboration, à la prestation et à la gestion de politiques, de programmes, de systèmes ou d'autres activités liés aux achats et aux approvisionnements à la fonction publique.

Postes inclus

Sans limiter la généralité de la définition énoncée ci-dessus, sont inclus dans ce groupe les postes dont les responsabilités principales se rattachent à l'une ou à plusieurs des activités suivantes :

1. la planification, l'élaboration, la prestation et la gestion de politiques, de programmes, de services et d'autres

and other activities designed to promote the establishment, growth and improvement of industry, commerce and export trade; and the regulation of trade and commerce including:

- the promotion of the more efficient use of resources in particular geographic areas through the conduct of studies and investigations and the implementation of programs and projects for this purpose;
 - the promotion of the development and use of modern industrial technologies;
 - the promotion of economic development directed towards groups, regions, industries or the Canadian economy as a whole;
 - the promotion of the export of Canadian goods and services, including the tourist industry; the expansion of Canada's share of global trade by providing advice to Canadian companies, trade associations or other agencies of government, by safeguarding and promoting Canadian trading relationships, or by bringing the export aspects to bear in Canada's aid and financing programs;
 - the study and assessment of developments in international trade and trading arrangements, and their implications for the Canadian economy;
 - the administration and enforcement of competition legislation and legislation relating to restraints of trade; and
 - the examination of records and reports of registered insurance, trust and loan companies, money lenders and small loan companies, fraternal benefit societies and co-operative credit associations to ensure their solvency and compliance with legislation and regulations controlling their operations;
2. the planning, development, delivery and management of purchasing and supply policies, programs, services and other activities to meet the needs of Public Service departments and agencies including one or more subsidiary activities, such as in the areas of asset management and disposal, contracting, procurement of goods or services, inventory management, cataloguing, warehousing or traffic management;
 3. the provision of advice in the above fields; and
 4. the leadership of any of the above activities.

activités de développement économique destinés à promouvoir l'établissement, la croissance et l'amélioration de l'industrie, du commerce et des exportations; et la réglementation des échanges et du commerce, y compris :

- la promotion de l'utilisation plus efficace des ressources dans certaines régions géographiques au moyen d'études et d'enquêtes et grâce à la mise en œuvre de programmes et de projets en ce sens;
 - la promotion du développement et de l'utilisation de technologies industrielles modernes;
 - la promotion du développement économique axé sur des régions, des industries ou des groupes particuliers, ou encore sur l'ensemble de l'économie canadienne;
 - la promotion de l'exportation des biens et services canadiens, y compris de l'industrie touristique; l'expansion de la part du Canada du commerce mondial en dispensant des conseils aux entreprises canadiennes, aux associations commerciales ou à d'autres organismes gouvernementaux, en préservant les relations commerciales canadiennes et en en faisant la promotion, ou en faisant prendre en considération le volet exportations dans les programmes d'aide et de financement du Canada;
 - l'étude et l'évaluation des faits nouveaux relativement au commerce international et aux accords commerciaux, et leurs incidences sur l'économie canadienne;
 - l'administration et l'application des lois sur la concurrence et sur les restrictions commerciales;
 - l'examen des registres et des rapports des compagnies d'assurance, de fiducie ou de prêt enregistrées, de prêteurs, de compagnies de petits prêts, de sociétés de secours mutuel et d'associations coopératives de crédit, pour vérifier leur solvabilité et leur conformité aux lois et règlements régissant leur fonctionnement;
2. la planification, l'élaboration, l'exécution ou la gestion de politiques, de programmes, de services ou d'autres activités liées aux achats et à l'approvisionnement pour répondre aux besoins des ministères et organismes fédéraux, notamment l'accomplissement d'une ou de plusieurs fonctions auxiliaires telles que la gestion et la vente de biens, la passation de contrats, l'approvisionnement en biens et services, la gestion des stocks, le catalogage, l'entreposage ou la gestion de la circulation des marchandises;
 3. la prestation de conseils dans les domaines susmentionnés; et
 4. l'exercice de leadership pour l'une ou l'autre des activités susmentionnées.

Exclusions

Positions excluded from the Commerce and Purchasing Group are those whose primary purpose is included in the definition of any other group or those in which one or more of the following activities is of primary importance:

1. the application of a comprehensive knowledge of agriculture to the promotion, development and regulation of the agricultural industry and trade;
2. the application of a comprehensive knowledge of economics, sociology or statistics to the conduct of economic, socio-economic and sociological research, studies, forecasts and surveys;
3. the planning, development, delivery and promotion of Canada's diplomatic, commercial, human rights, cultural, promotional and international development policies and interests in other countries and in international organizations through the career rotational foreign service;
4. applying a comprehensive knowledge of communications theories and principles to departmental communication policies, products or plans;
5. the writing of specifications and technical descriptions that require the continuing application of technical knowledge; and
6. the receipt, storage, handling and issue of items held in stores.

**Economics and Social Science Services (EC)
Occupational Group Definition**

The Economics and Social Science Services Group comprises positions that are primarily involved in the conduct of surveys, studies and projects in the social sciences; the identification, description and organization of archival, library, museum and gallery materials; the editing of legislation or the provision of advice on legal problems in specific fields; and the application of a comprehensive knowledge of economics, sociology or statistics to the conduct of economic, socio-economic and sociological research, studies, forecasts and surveys; the research, analysis and evaluation of the economic or sociological effects of departmental or interdepartmental projects, programs and policies; the development, application, analysis and evaluation of statistical and survey methods and systems; and the development, analysis and interpretation of qualitative and quantitative information and socio-economic policies and recommendations.

Postes exclus

Les postes exclus du groupe Commerce et achat sont ceux dont la principale raison d'être est comprise dans la définition d'un autre groupe ou ceux dont l'une ou plusieurs des activités suivantes sont primordiales :

1. l'application d'une connaissance approfondie de l'agriculture à la promotion, au développement et à la réglementation de l'industrie et du commerce agricoles;
2. l'application d'une connaissance approfondie de l'économique, de la sociologie ou de la statistique à la réalisation de recherches, d'études, de prévisions et d'enquêtes économiques, socio-économiques et sociologiques;
3. la planification, l'élaboration, la réalisation et la promotion, auprès d'autres pays et d'organisations internationales, des politiques et des intérêts du Canada sur le plan de la diplomatie, du commerce, des droits de la personne, de la culture et du développement international en faisant appel à du personnel faisant carrière dans le service extérieur par affectations successives;
4. l'application d'une connaissance approfondie des théories et des principes de communication pour les politiques, les produits ou les plans ministériels de communication;
5. la rédaction de spécifications et de descriptions techniques qui exigent l'application continue de connaissances techniques; et
6. la réception, le stockage, la manutention et la remise d'articles conservés en magasin.

Définition du groupe professionnel Économique et services de sciences sociales (EC)

Le groupe Économique et services de sciences sociales comprend les postes qui sont principalement liés à l'exécution de sondages, d'études et de projets dans le domaine des sciences sociales; à l'identification, à la description et à l'organisation de matériel d'archives, de bibliothèque, de musée et de galerie d'art; à la révision de textes législatifs ou à la prestation d'avis sur des problèmes juridiques dans des domaines précis; et à l'application d'une connaissance approfondie de l'économique, de la sociologie ou de la statistique pour la réalisation de recherches, d'études, de prévisions et de sondages dans les domaines économiques, socio-économiques et sociologiques; la recherche, l'analyse et l'évaluation de l'incidence économique ou sociologique des politiques, des projets et des programmes ministériels ou interministériels; l'élaboration, l'application, l'analyse et l'évaluation de méthodes et de systèmes de statistiques et d'enquête par sondage; et l'élaboration, l'analyse et l'interprétation de données qualitatives et quantitatives ainsi que de politiques et de recommandations socio-économiques.

Inclusions

Notwithstanding the generality of the foregoing, for greater certainty, it includes positions that have, as their primary purpose, responsibility for one or more of the following activities:

1. the conduct of surveys, studies, projects and tests requiring a practical knowledge of a specialized field such as economics, history, law or psychology and requiring the development of specialized techniques and procedures, or the development and use of related processing applications, or the interpretation of findings;
2. the identification, description, classification, organization and location of archival, gallery, library or museum materials; or the creation, manipulation, verification, analysis and transmission of descriptive records pertaining to such materials, both of which require a practical knowledge of the subject matter;
3. the editing of legislation or the conduct of studies in matters such as land conveyancing, expropriation, litigation and labour relations requiring a practical knowledge of the specific legal area to interpret findings or prepare submissions;
4. the application of a practical knowledge of a specialized field such as economics, history, law or psychology to the use and modification or adaptation of computer systems, utilities or software;
5. the application of a comprehensive knowledge of economics, sociology or statistics to economic, socio-economic or sociological studies, forecasts and surveys in a variety of subject areas in domestic and/or international settings;
6. the application of a comprehensive knowledge of economics, sociology or statistics to the development, application and evaluation of statistical and survey methods and indicators for use in natural or social science research projects, or in the planning of surveys and censuses or in the determination of statistical measures and techniques for data analysis and reporting;
7. the provision of advice in the fields of economics, sociology and statistics; and
8. the leadership of any of the above activities.

Exclusions

Positions excluded from the Economics and Social Science Services Group are those whose primary purpose is included in the definition of any other group or those in

Postes inclus

Sans limiter la généralité de la définition énoncée ci-dessus, sont inclus dans ce groupe les postes dont les responsabilités principales se rattachent à l'une ou à plusieurs des activités suivantes :

1. réalisation de sondages, d'études, de projets et d'essais nécessitant une connaissance pratique d'un domaine spécialisé comme l'économique, l'histoire, le droit ou la psychologie, ainsi que la mise au point de techniques et de procédures spécialisées ou l'élaboration ou l'utilisation d'applications de traitement de données connexes, ou l'interprétation de résultats;
2. identification, description, classification, organisation et repérage de pièces d'archives, de galerie d'art, de bibliothèque ou de musée; ou création, manipulation, vérification, analyse et transmission de dossiers descriptifs concernant ces pièces, ce qui, dans les deux cas, nécessite une connaissance pratique du domaine;
3. révision de textes législatifs ou réalisation d'études sur des sujets tels que la pratique de l'immobilier, l'expropriation, le contentieux et les relations de travail, ce qui nécessite une connaissance pratique du domaine juridique en cause aux fins de l'interprétation des résultats ou de la préparation de présentations;
4. application d'une connaissance pratique d'un domaine spécialisé comme l'économique, l'histoire, le droit ou la psychologie pour l'utilisation et la modification ou l'adaptation de systèmes, d'utilitaires ou de logiciels informatiques;
5. application d'une connaissance approfondie de l'économique, de la sociologie ou de la statistique pour la préparation d'études, de prévisions et d'enquêtes économiques, socio-économiques et sociologiques sur une variété de sujets de portée nationale ou internationale;
6. application d'une connaissance approfondie de l'économique, de la sociologie ou de la statistique pour l'élaboration, l'application et l'évaluation de méthodes et d'indicateurs de statistiques et d'enquête par sondage servant aux projets de recherches en sciences naturelles ou sociales, ou à la planification de sondages et de recensements, ou encore à la détermination des mesures et des techniques statistiques à utiliser pour l'analyse des données et la rédaction des rapports;
7. prestation de conseils dans les domaines de l'économique, de la sociologie et de la statistique; et
8. exercice de leadership pour l'une ou l'autre des activités susmentionnées.

Postes exclus

Les postes exclus du groupe Économique et services de sciences sociales sont ceux dont la principale raison d'être est comprise dans la définition d'un autre groupe ou ceux

which one or more of the following activities is of primary importance:

1. supporting or administering programs or services where the latitude for discretion is defined by a framework of established precedents and guidelines;
2. planning, developing, delivering or managing policies, programs or services;
3. applying a comprehensive knowledge of communications theories and principles to departmental communication policies, products or plans;
4. the application of a comprehensive knowledge of mathematics to the development or application of mathematical and analytical methods, including those of mathematical statistics; and
5. the planning, development, delivery and management of economic development policies, programs, services and other activities designed to promote the establishment, growth and improvement of industry, commerce and export trade and the regulation of trade and commerce.

Border Services (FB) Occupational Group Definition

The Border Services Group comprises positions in the Canada Border Services Agency that are primarily involved in the planning, development, delivery, or management of the inspection and control of people and goods entering Canada.

Inclusions

Notwithstanding the generality of the foregoing, for greater certainty, it includes positions that have, as their primary purpose, responsibility for one or more of the following activities:

1. determining the admissibility of people or goods entering Canada;
2. post-entry verification of people or goods that have entered Canada;
3. arresting, detaining or removing those people who may be in violation of Canada's laws;
4. investigating the illegal entry of people or goods;
5. conducting intelligence activities related to the monitoring, inspection or control of people or goods entering Canada;
6. developing Canada Border Services Agency operational directives to be followed in carrying out the above activities; and
7. the leadership of any of the above activities.

dont l'une ou plusieurs des activités suivantes sont primordiales :

1. soutien ou administration des programmes ou services où la latitude discrétionnaire est définie par un cadre de précédents établis et des lignes directrices;
2. planification, élaboration, prestation ou gestion des politiques, programmes ou services;
3. application d'une connaissance approfondie des théories et des principes de communication, pour les politiques, les produits ou les plans ministériels de communication;
4. application d'une connaissance approfondie des mathématiques à l'élaboration ou à la mise en pratique de méthodes mathématiques et analytiques, y compris celles qui servent à l'établissement des statistiques; et
5. planification, élaboration, prestation et gestion de politiques, de programmes, de services et d'autres activités visant à promouvoir l'établissement, la croissance et l'amélioration des industries, des échanges commerciaux et des exportations et la réglementation des échanges et du commerce.

Définition du groupe professionnel Services frontaliers (FB)

Le groupe Services frontaliers comprend des postes au sein de l'Agence des services frontaliers du Canada dont les fonctions principales sont la planification, l'élaboration, la prestation ou la gestion de l'inspection et du contrôle des personnes et des marchandises qui entrent au Canada.

Postes inclus

Sans limiter la généralité de la définition énoncée ci-dessus, sont inclus dans ce groupe les postes dont les responsabilités principales se rattachent à l'une ou à plusieurs des activités suivantes :

1. déterminer l'admissibilité des personnes ou des marchandises qui entrent au Canada;
2. vérifier les personnes ou les marchandises après leur entrée au Canada;
3. arrêter, détenir ou expulser les personnes qui pourraient enfreindre les lois canadiennes;
4. mener des enquêtes sur l'entrée clandestine de personnes ou de marchandises;
5. procéder à des activités du renseignement liées à la surveillance, à l'inspection ou au contrôle des personnes ou des marchandises qui entrent au Canada;
6. élaborer les directives opérationnelles de l'Agence des services frontaliers du Canada qu'il faut suivre lors de l'exécution des activités précitées; et
7. diriger n'importe quelle des activités précitées.

Exclusions

Positions excluded from the Border Services Group are those whose primary purpose is included in the definition of any other group or those in which one or more of the following activities is of primary importance:

1. supporting or administering programs or services where the latitude for discretion is defined by a framework of established precedents and guidelines; and
2. the planning, development, delivery or management of government policies, programs, services or other activities directed to the public other than those involving the inspection and control of people and goods entering Canada.

Human Resources Management (HM) Occupation Group Definition

The Human Resources Management Group comprises positions that are primarily involved in the provision of strategic advice on human resources management or organizational management and the planning, development, delivery or management of human resources or organizational services to the Public Service.

Inclusions

Notwithstanding the generality of the foregoing, for greater certainty, it includes positions that have, as their primary purpose, responsibility for one or more of the following activities:

1. the provision of strategic advice on or the planning, analysis, development, delivery or management of human resources policies, programs, services and other activities;
2. the provision of strategic advice and assistance in improved structures and use of resources through the analysis and study of the organization and operations of the Public Service;
3. the provision of specialized services such as investigations, appeals and dispute resolution processes involving the application of human resources policies and programs; and
4. the leadership of any of the above activities.

Exclusions

Positions excluded from the Human Resources Management Group are those whose primary purpose is included in the definition of any other group or those in which one

Postes exclus

Les postes exclus du groupe Services frontaliers sont ceux dont la principale raison d'être est comprise dans la définition d'un autre groupe ou ceux dont l'une des activités suivantes est d'importance primordiale :

1. soutien ou administration des programmes ou services où la latitude discrétionnaire est définie par un cadre de précédents établis et des lignes directrices; et
2. planification, élaboration, mise en œuvre ou gestion de politiques, de programmes, de services ou d'autres activités du gouvernement destinées au public, à l'exception de celles qui comportent l'inspection et le contrôle des personnes et des marchandises qui entrent au Canada.

Définition du groupe professionnel Gestion des ressources humaines (HM)

Le groupe Gestion des ressources humaines comprend les postes qui sont principalement liés à la prestation de conseils stratégiques sur la gestion des ressources humaines ou la gestion organisationnelle et à la planification, à l'élaboration, à la prestation ou à la gestion de services touchant les ressources humaines ou la structure organisationnelle pour la fonction publique.

Postes inclus

Sans limiter la généralité de la définition énoncée ci-dessus, sont inclus dans ce groupe les postes dont les responsabilités principales se rattachent à l'une ou à plusieurs des activités suivantes :

1. planification, analyse, élaboration, prestation ou gestion de politiques, de programmes, de services et d'autres activités ayant trait aux ressources humaines et prestation de conseils stratégiques à cet égard;
2. prestation de conseils stratégiques et de services d'aide en vue de l'amélioration des structures et de l'utilisation des ressources au moyen de l'analyse et de l'étude de l'organisation et des opérations de la fonction publique;
3. prestation de services spécialisés, par exemple enquêtes, appels et méthodes de règlement des différends, touchant l'application de politiques et de programmes ayant trait aux ressources humaines; et
4. exercice de leadership pour l'une ou l'autre des activités susmentionnées.

Postes exclus

Les postes exclus du groupe Gestion des ressources humaines sont ceux dont la principale raison d'être est comprise dans la définition d'un autre groupe ou ceux

or more of the following activities is of primary importance:

1. supporting or administering programs or services where the latitude for discretion is defined by a framework of established precedents and guidelines; and
2. planning, developing, delivering or managing policies, programs or services.

Police Operations Support (PO) Occupational Group Definition

The Police Operations Support Group comprises positions that are primarily engaged in planning, developing, conducting or managing telecommunications in support of police operations.

Inclusions

The Police Operations Support Group includes only those positions that have, as their primary purpose, responsibility for one or more of the following activities:

1. planning, developing, conducting or managing telecommunications operations in support of police operations;
2. planning, developing, conducting or managing lawfully authorized telecommunications interceptions in support of police operations.

Exclusions

Positions excluded from the Police Operations Support Group are those whose primary purpose is included in the definition of any other occupational group, and for more certainty, those in which one or more of the following activities is of primary importance:

1. supporting or administering programs or services where the latitude for discretion is defined by a framework of established precedents and guidelines;
2. operation of electronic equipment to communicate information for the safety of life at sea, the protection of the environment and the efficient movement of marine vessels, and to monitor radio aids to marine navigation, and the provision of associated advisory services; and
3. maintenance and repair of electronic and associated electro-mechanical or electrical equipment.

Non-Supervisory Printing Services (PR(Non-S)) Group Definition

The Non-Supervisory Printing Services Group comprises positions that are primarily involved in the production and binding of text material and illustrations by the various techniques used in the printing industry and directly related printing environments.

dont l'une ou plusieurs des activités suivantes sont primordiales :

1. soutien ou administration des programmes ou services où la latitude discrétionnaire est définie par un cadre de précédents établis et des lignes directrices; et
2. planification, élaboration, prestation ou gestion de politiques, programmes ou services.

Définition du groupe professionnel Soutien aux opérations policières (PO)

Le groupe Soutien aux opérations policières comprend les postes principalement liés à la planification, à l'élaboration, à la conduite ou à la gestion des télécommunications à l'appui des opérations policières.

Postes inclus

Le groupe Soutien aux opérations policières comprend uniquement les postes qui ont, comme principale raison d'être, la responsabilité de l'une ou plusieurs des activités suivantes :

1. planifier, élaborer, mener ou gérer des activités de télécommunications à l'appui des opérations policières;
2. planifier, élaborer, mener ou gérer des interceptions de télécommunications autorisées par la loi à l'appui des opérations policières.

Postes exclus

Les postes exclus du groupe Soutien aux opérations policières sont ceux dont la principale raison d'être est comprise dans la définition d'un autre groupe ou ceux dont l'une ou plusieurs des activités suivantes sont primordiales :

1. soutien ou administration des programmes ou services où la latitude discrétionnaire est définie par un cadre de précédents établis et de lignes directrices;
2. exploitation de matériel électronique pour communiquer les données nécessaires à la protection de la vie en mer et de l'environnement et au déplacement efficace de navires, ainsi que pour vérifier les aides radio à la navigation, et la prestation de services consultatifs connexes; et
3. maintenance et réparation d'équipement, de systèmes et d'installations électroniques connexes.

Définition du groupe Services d'imprimerie non-surveillantes et non-surveillants (PR(Non-S))

Le groupe Services d'imprimerie (non-surveillantes et non-surveillants) comprend les postes qui sont principalement liés à la production et à la reliure de textes et d'illustrations au moyen de diverses techniques utilisées dans l'industrie de l'imprimerie et dans les secteurs directement connexes.

Inclusions

Notwithstanding the generality of the foregoing, for greater certainty, it includes positions that have, as their primary purpose, responsibility for one or more of the following activities:

1. advising customers on technical issues;
2. planning and estimating jobs, developing technical specifications, scheduling production and auditing printing jobs;
3. preparing specifications for all printing operations and materials;
4. preparing and proof-reading text and illustrations to ensure total readiness for printing;
5. preparing and operating printing equipment;
6. performing bindery and finishing operations by hand or mechanical and electronic means;
7. repairing press, bindery, composition and other equipment used in printing operations and inspecting and repairing circuits in electronic machines; and
8. a limited degree of leadership in addition to any of the above activities.

To be allocated to the Non-Supervisory Printing Services Group, a position must, in addition to meeting the requirements for inclusion, be a part of a printing or duplicating or photocopying environment that meets the criteria listed below:

1. The “printing or reproduction shop” is a distinct organizational entity in itself, such as a unit or section, or a part of a larger printing organization.
2. The shop activities are under the direction and control of a leader who has responsibilities for more than one of the following graphic arts processes: text preparation, plate-making, printing/duplicating, high-speed photocopying, electronic pre-press preparation, printing and bindery operations. Also included are a small number of shops specializing in one of the processes, such as text preparation, typesetting or composition, that rely on other printing organizations to perform the other graphic processes.

Positions that require the application of skill and knowledge acquired through formal printing apprenticeship in performing bookbinding, paper cutting, composition, pre-press preparation, lithographic press operation, maintenance and printing control duties are to be allocated to the

Postes inclus

Sans limiter la généralité de la définition énoncée ci-dessus, sont inclus dans ce groupe les postes dont les responsabilités principales se rattachent à l'une ou plusieurs des activités suivantes :

1. prestation de conseils aux clients et aux clientes sur des questions techniques;
2. planification de travaux et estimation des coûts, élaboration de spécifications techniques, ordonnancement de la production et vérification des travaux d'imprimerie;
3. préparation de spécifications relativement à tous les types de travaux et de matériaux d'impression;
4. préparation de textes et d'illustrations et correction des épreuves afin d'assurer un niveau optimal de préparation pour l'impression;
5. préparation et exploitation de l'équipement d'impression;
6. exécution de travaux de reliure et de finition à la main ou à l'aide de moyens mécaniques et électroniques;
7. réparation de presses, d'équipement de reliure et de composition et d'autre équipement d'impression et inspection et réparation de circuits d'appareils électroniques; et
8. exercice d'un leadership limité en plus de l'une ou l'autre des activités susmentionnées.

Pour être inclus dans le groupe Services d'imprimerie (non-surveillantes et non surveillants), un poste doit, en plus de satisfaire aux exigences d'inclusion, faire partie d'un service d'impression, de duplication ou de photocopie qui répond aux critères ci-dessous :

1. L'« atelier d'impression ou de reproduction » est une entité organisationnelle distincte, comme une unité ou une section, ou fait partie d'un service d'impression plus important.
2. L'atelier est dirigé et contrôlé par une personne responsable de plusieurs des processus d'arts graphiques : préparation de textes, fabrication de clichés, impression/reproduction, photocopie rapide, préparation pour la prépresse électronique et opérations d'impression et de reliure. Sont aussi inclus certains ateliers spécialisés dans un des processus, notamment la préparation de textes et la composition, qui ont recours à d'autres services d'impression pour les autres processus graphiques.

Sont aussi à inclure dans le groupe Services d'imprimerie (non-surveillantes et non-surveillants), indépendamment du contexte de travail, les postes qui requièrent l'application d'habiletés et de connaissances acquises dans le cadre d'une formation officielle d'apprenti en imprimerie pour

Non-Supervisory Printing Services Group, regardless of the environment in which they work.

Exclusions

Positions excluded from the Non-Supervisory Printing Services Group are those whose primary purpose is included in the definition of any other group or those in which the following activity is of primary importance:

1. supporting or administering programs or services where the latitude for discretion is defined by a framework of established precedents and guidelines.

Also excluded are positions whose primary purpose is the leadership of printing services.

Health Services (SH) Occupational Group Definition

The Health Services Group comprises positions that are primarily involved in the application of a comprehensive knowledge of professional specialties in the fields of dentistry, medicine, nursing, nutrition and dietetics, occupational and physical therapy, pharmacy, psychology and social work to the safety and physical and mental well-being of people; and, in the field of veterinary medicine, to the prevention, diagnosis and treatment of animal diseases and the determination of the human safety of veterinary drugs.

Inclusions

Notwithstanding the generality of the foregoing, for greater certainty, it includes positions that have, as their primary purpose, responsibility for one or more of the following activities:

1. the prevention, diagnosis and treatment of dental disease and abnormal dental conditions, and the management of dental health programs;
2. the conduct and management of programs to promote public and individual health and the reduction of disease;
3. the prevention, diagnosis and treatment of disease, disability and abnormal physical and mental conditions;
4. the assessment of the incidence and prevalence of diseases; the assessment of the fitness for work of Public Service employees; the medical assessment of applicants for immigration into Canada; and the assessment of the medical fitness of aviation personnel;

la relieure, la coupe de papier, la composition, la préparation pour la préresse électronique, l'utilisation d'une presse offset et les opérations de maintenance et de vérification des travaux d'impression.

Postes exclus

Les postes exclus du groupe Services d'imprimerie (non-surveillantes et non-surveillants) sont ceux dont la principale raison d'être est comprise dans la définition d'un autre groupe ou ceux dont l'une ou plusieurs des activités suivantes sont primordiales:

1. soutien ou administration des programmes ou services où la latitude discrétionnaire est définie par un cadre de précédents établis et des lignes directrices.

Sont aussi exclus les postes dont la principale raison d'être est l'exercice de leadership pour des services d'impression.

Définition du groupe professionnel Services de santé (SH)

Le groupe professionnel Services de santé comprend les postes qui sont principalement liés à l'application de la connaissance approfondie des spécialités professionnelles dans les domaines de la dentisterie, de la médecine, des soins infirmiers, de la nutrition et de la diététique, de l'ergothérapie et de la physiothérapie, de la pharmacie, de la psychologie et du travail social, à la sécurité et à la santé physique et mentale des personnes; et dans les domaines de la médecine vétérinaire, aux fins de la prévention, du diagnostic et du traitement des maladies animales et de l'évaluation des médicaments utilisés en médecine vétérinaire afin de déterminer s'ils présentent des risques pour les humains.

Postes inclus

Sans limiter la généralité de la définition énoncée ci-dessus, sont inclus dans ce groupe les postes dont les responsabilités principales se rattachent à l'une ou à plusieurs des activités suivantes :

1. prévention, diagnostic et traitement des maladies dentaires et des états dentaires anormaux, et gestion des programmes de santé dentaire;
2. réalisation et gestion de programmes de promotion de l'hygiène publique et individuelle et de réduction des maladies;
3. prévention, diagnostic et traitement des maladies, des invalidités et des états de santé physique et mentale anormaux;
4. évaluation de l'incidence et de la prévalence des maladies; évaluation de la capacité de travailler des employées et employés de la fonction publique; évaluation de la santé des personnes demandant le statut d'immigrant au Canada; et évaluation de l'aptitude

5. the assessment of medical fitness for the determination of disability and other federal government benefits, special equipment and services to eligible applicants;
 6. the appraisal of drugs and medical devices for safety and efficacy under the conditions of their intended use;
 7. the assessment of medical information for the purposes of determining eligibility of applicants for a government program requiring knowledge associated with a registered nurse;
 8. the care of patients and the treatment and management of illness in co-operation with medical doctors, and the provision of specialized nursing services;
 9. the evaluation of nursing policies, procedures, standards and practices and the conduct of related research and education;
 10. the development of standards and guides in the field of nutrition and dietetics; the assessment of nutritional requirements and provision of nutrition and dietetic services; the provision of nutritional education and information; the management of nutritional programs; and the management of food services;
 11. the assessment and treatment of clients for whom occupational or physical therapy services are required for the improvement or maintenance of their well-being;
 12. the planning and management of client treatment or health education programs delivered by other health care providers;
 13. the compounding and dispensing of drugs; and the maintenance and control or the audit of drug stocks;
 14. the conduct of research in human behaviour, the assessment of human motives, abilities, skills, decisions and acts, and the treatment of human behaviour;
 15. the promotion of individual, group and community well-being through the identification and assessment of social needs; and the planning, development and delivery and management of social programs and social work services with the objective of lessening, removing or preventing the physical, emotional and material problems of individuals, families or groups;
 16. the prevention, diagnosis and treatment of animal diseases; the examination of animals, organs and tissues to determine whether they are diseased or potentially harmful to people or animals; and the evaluation of veterinary drugs to determine their human safety;
 17. the provision of advice in the above fields; and
 18. the leadership of any of the above activities.
- physique et mentale du personnel du secteur du transport aérien;
5. évaluation de l'état de santé de demandeuses et demandeurs admissibles en vue d'une prise de décision sur leurs demandes de prestations d'invalidité ou d'autres prestations du gouvernement fédéral, d'équipement spécial et de services;
 6. examen de médicaments et d'instruments médicaux afin d'en évaluer la sécurité et l'efficacité dans les conditions d'utilisation visées;
 7. évaluation des renseignements médicaux afin de déterminer l'admissibilité des demandeurs et demandeuses à un programme gouvernemental nécessitant les mêmes connaissances qu'une infirmière ou infirmier autorisé(e);
 8. soins aux patientes et patients et traitement et gestion de la maladie en collaboration avec des médecins, et prestation de services infirmiers spécialisés;
 9. évaluation de politiques, de procédures, de normes et de pratiques liées aux soins infirmiers et réalisation de recherches et de projets éducatifs connexes;
 10. élaboration de normes et de guides dans le domaine de la nutrition et de la diététique; évaluation des besoins nutritionnels et prestation de services de nutrition et de diététique; prestation de cours et de renseignements sur la nutrition; et gestion de programmes de nutrition et gestion de services alimentaires;
 11. évaluation et traitement de clients et clientes pour qui on a demandé des services d'ergothérapie ou de physiothérapie afin d'améliorer ou de maintenir leur état de santé;
 12. planification et gestion de traitements pour les clients ou de programmes d'éducation sur la santé réalisés par d'autres fournisseurs de soins de santé;
 13. composition et dispense de médicaments; tenue et contrôle ou vérification des stocks de médicaments;
 14. réalisation de recherches sur le comportement humain, évaluation de la motivation, des capacités, des habiletés, des décisions et des actes; et traitement du comportement humain;
 15. promotion du bien-être individuel, collectif et communautaire au moyen de la définition et de l'évaluation des besoins sociaux; planification, élaboration, prestation et gestion de programmes de bien-être et de services sociaux dans le but d'atténuer, d'éliminer ou de prévenir les problèmes d'ordre physique, émotif et matériel de particuliers, de familles ou de groupes;
 16. prévention, diagnostic et traitement des maladies animales; examen des animaux, de leurs organes et de leurs tissus afin de déterminer s'ils sont atteints d'une maladie ou s'ils présentent des risques pour la santé de la population ou des animaux; évaluation des

médicaments utilisés en médecine vétérinaire afin de déterminer s'ils présentent des risques pour les humains;

17. prestation de conseils dans les domaines susmentionnés; et
18. exercice de leadership pour l'une ou l'autre des activités susmentionnées.

Exclusions

Positions excluded from the Health Services Group are those whose primary purpose is included in the definition of any other group or those in which one or more of the following activities is of primary importance:

1. the inspection of techniques and technical processes and products to ascertain conformity with prescribed standards;
2. the inspection and regulation of the manufacture, processing, labelling and advertising of drugs for compliance with drug control legislation; and
3. delivering societal reintegration or social, physical or psychological rehabilitation through the application of intervention planning, risk assessment, and relapse prevention strategies and practices.

Also excluded are positions that:

1. do not require the application of a comprehensive knowledge of dentistry, medicine, nursing, nutrition and dietetics, occupational and physical therapy, pharmacy, psychology, social work or veterinary medicine such as registered nursing assistants, community health representatives, dental hygienists or dental therapists;
2. as primary activities, engage in research in microbiology, pharmacology, toxicology, physiology, virology or related biological sciences; and
3. perform research and investigative work in various scientific disciplines pertaining to the materials and processes of basic nutrition.

Translation (TR) Occupational Group Definition

The Translation Group comprises positions that are primarily involved in translation, simultaneous or consecutive interpretation and terminology, and the provision of language advisory services.

Postes exclus

Les postes exclus du groupe Services de santé sont ceux dont la principale raison d'être est comprise dans la définition d'un autre groupe ou ceux dont l'une ou plusieurs des activités suivantes sont primordiales :

1. inspection de techniques et de processus techniques et de produits pour déterminer qu'ils sont conformes aux normes prescrites;
2. inspection et réglementation de la fabrication, de la transformation, de l'étiquetage et de la promotion publicitaire des médicaments afin de déterminer s'ils sont conformes aux lois régissant les médicaments; et
3. prestation de services de réadaptation sociale, physique ou psychologique ou de réinsertion sociale en appliquant la planification des interventions, l'évaluation des risques, ainsi que des stratégies et pratiques de prévention des rechutes.

Sont aussi exclus les postes :

1. qui ne nécessitent pas l'application d'une connaissance approfondie de la dentisterie, de la médecine, des soins infirmiers, de la nutrition et de la diététique, de l'ergothérapie et de la physiothérapie, de la pharmacie, de la psychologie, du travail social ou de la médecine vétérinaire, comme les aides-infirmières et aides-infirmiers autorisés, les représentantes et représentants en santé communautaire, les hygiénistes dentaires ou les thérapeutes dentaires;
2. dont les principales activités sont liées à la recherche en microbiologie, pharmacologie, toxicologie, physiologie et virologie ainsi que les sciences biologiques connexes; et
3. qui consistent à mener des recherches et des études dans diverses disciplines scientifiques concernant les fondements et les processus de la nutrition fondamentale.

Définition du groupe professionnel Traduction (TR)

Le groupe Traduction comprend les postes qui sont principalement liés à la traduction, à l'interprétation simultanée ou consécutive, à la terminologie et à la prestation de services de consultation linguistique.

Inclusions

Notwithstanding the generality of the foregoing, for greater certainty, it includes positions that have, as their primary purpose, responsibility for one or more of the following activities:

1. the provision of translation, simultaneous or consecutive interpretation and terminology services;
2. the revision of translated material, including text editing and the verification of the intent of the text;
3. the conduct of terminological and linguistic research;
4. the training or provision of consultative services to translators, interpreters, terminologists and others working in language-related fields;
5. the provision of expert language advisory services; and
6. the leadership of any of the above activities.

Exclusions

Positions excluded from the Translation Group are those whose primary purpose is included in the definition of any other group or those in which the following activity is of primary importance:

1. applying a comprehensive knowledge of communications theories and principles to departmental communication policies, products or plans.

Postes inclus

Sans limiter la généralité de la définition énoncée ci-dessus, sont inclus dans ce groupe les postes dont les responsabilités principales se rattachent à l'une ou à plusieurs des activités suivantes :

1. prestation de services de traduction, d'interprétation simultanée ou consécutive et de terminologie;
2. révision de textes traduits, y compris correction de textes et vérification du sens;
3. réalisation de travaux de recherche en terminologie et en linguistique;
4. prestation de services de formation ou de consultation à l'intention de traducteurs et traductrices, d'interprètes, de terminologues et d'autres personnes travaillant dans les domaines langagiers;
5. prestation de services d'expert-conseil linguistique; et
6. exercice de leadership pour l'une ou l'autre des activités susmentionnées.

Postes exclus

Les postes exclus du groupe Traduction sont ceux dont la principale raison d'être est comprise dans la définition d'un autre groupe ou ceux dont l'une ou plusieurs des activités suivantes sont primordiales :

1. application d'une connaissance approfondie des théories et des principes de communication, pour les politiques, produits ou les plans ministériels de communication.

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

First Session, 42nd Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on November 28, 2015.

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

Charles Robert

Clerk of the House of Commons

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, 42^e législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 28 novembre 2015.

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

Le greffier de la Chambre des communes

Charles Robert

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

The following notice of intention to revoke 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 subsection 168(2) thereof, the revocation of the registration is effective on the date of publication of this notice in the *Canada Gazette*.”

COMMISSIONS**AGENCE 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, et qu'en vertu du paragraphe 168(2) de cette loi, la révocation de l'enregistrement entre en vigueur à la date de publication du présent avis dans la *Gazette du Canada*. »

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
108033341RR0001	ST. NICHOLAS UKRAINIAN CATHOLIC PARISH, FISHER BRANCH, MAN.
118829654RR0001	CANADIAN BIBLE STUDENTS, VERNON, B.C.
119251262RR0001	THE PILLAR SENIOR CITIZENS SOCIETY, EDMONTON, ALTA.
119251478RR0001	THE POLISH APOSTOLATE, DARTMOUTH, N.S.
132025248RR0001	FILLMORE AND DISTRICT DONORS CHOICE COMBINED APPEAL, FILLMORE, SASK.
132256652RR0001	SECOND BASE (SCARBOROUGH) YOUTH SHELTER, SCARBOROUGH, ONT.
132529926RR0001	COMMUNAUTÉ SAINT-JEAN, MONTRÉAL (QC)
132726472RR0001	KNOX PRESBYTERIAN CHURCH, VANKLEEK HILL, ONT.
134949544RR0001	HAWK HILLS MISSION, MANNING, ALTA.
135954667RR0001	WORD ABLAZE MINISTRIES, PICKERING, ONT.
828389676RR0001	BIRCH COVE BAPTIST CHURCH LIMITED, HALIFAX, N.S.
835217142RR0001	FONDATION DOMUS DOMINI, QUÉBEC (QC)
839107349RR0001	SERVICE MÉDICAL D'URGENCE - GROUPE PARADOXE (S.M.U.), MONTRÉAL (QC)
841446420RR0001	UTTOXETER CEMETERY, CAMLACHIE, ONT.
847679073RR0001	STROKE SURVIVORS ASSOCIATION OF OTTAWA, OTTAWA, ONT.
854964202RR0001	TEJA'S ANIMAL REFUGE, GLEN ROBERTSON, ONT.
855722583RR0001	RÉSIDENCE DES AÎNÉS DE SHIPSHAW INC., SHIPSHAW (QC)
856845151RR0001	MINISTRY IN MOTION, CALGARY, ALTA.
858081284RR0001	BEAUTIFUL BAPTIST CHURCH OF VANCOUVER, COQUITLAM, B.C.
858814288RR0001	HEART TO HEART MINISTRY ASSOCIATION, WESTVILLE, N.S.
859089708RR0001	INTERNATIONAL EVANGELIST MINISTRY THE POWER OF GOD IN ACTION THE TABERNACLE OF REUNION CHURCH, CONCORD, ONT.
859709933RR0001	CHRIST HARVEST IN ASIA SOCIETY, WHITE ROCK, B.C.
860127851RR0001	HOSANNA KOREAN PRESBYTERIAN CHURCH, SCARBOROUGH, ONT.
860835818RR0001	THE STANJEAN FOUNDATION, BURNABY, B.C.
862300902RR0001	JÉSUS EST LE MINISTRE DE DIEU, MONTRÉAL (QC)
862403219RR0001	BEHAVIOUR INSTITUTE CHILDREN'S BURSARY, ETOBICOKE, ONT.
863403598RR0001	KITTY CAT KEEP PET SANCTUARY, WELLAND, ONT.
863490165RR0001	THANKFUL HEARTS FOUNDATION, TORONTO, ONT.
866210602RR0001	ABBOTT MINISTRIES SOCIETY, SURREY, B.C.
868835745RR0001	THE BLUE HELMET FUND, OROMOCTO, N.B.

Business Number Numéro d'entreprise	Name/Nom Address/Adresse
869809327RR0001	THE DUNAMIS MINISTRIES, SOOKE, B.C.
871056842RR0001	LEAR CORPORATION CANADA LTD EMPLOYEES CHARITY TRUST, KITCHENER, ONT.
871502316RR0001	RESPECT LIFE OFFICE, DIOCESE OF PETERBOROUGH, LINDSAY, ONT.
871871117RR0001	THE TELDON COMMUNITY FOUNDATION, RICHMOND, B.C.
871999918RR0001	LES PILIERS DU CŒUR IMMACULÉ, CHARLESBOURG (QC)
872943097RR0001	CALEDONIA OLD MILL CORPORATION, CALEDONIA, ONT.
872967757RR0001	FONDATION MÉDAILLE MIRACULEUSE MONTRÉAL, VAUDREUIL-DORION (QC)
873548846RR0001	ONE BODY MINISTRIES, TORONTO, ONT.
873741029RR0001	ROYAL CANADIAN LEGION, KILLAM BRANCH #65 POPPY FUND, KILLAM, ALTA.
873833966RR0001	THE CENTRAL METHODIST CHURCH, BURNABY, B.C.
883906901RR0001	GIBBONS CITIZENS ON PATROL SOCIETY (G.C.O.P.), GIBBONS, ALTA.
884168121RR0001	ÉGLISE CHRÉTIENNE ÉVANGÉLIQUE JÉSUS LA ROCA, LAVAL (QC)
886075597RR0001	CANADIAN GOSPEL MINISTRIES, EDMONTON, ALTA.
886241819RR0001	SAMANVAYA PARIVAR SOCIETY OF NORTH AMERICA, SURREY, B.C.
886348390RR0001	COMMITTEE FOR STRENGTHENING TORAH-TRUE JEWISH COMMITMENT, MONTRÉAL, QUE.
887030039RR0001	SÉMINAIRE VIE CHRÉTIENNE / CHRISTIAN LIFE SEMINARY, SHERBROOKE (QC)
887146595RR0001	COOPÉRATIVE D'HABITATION LUMIÈRE DE LA VIE DE BOISBRIAND, BOISBRIAND (QC)
887330595RR0001	CENTRAL FUND OF THE SYNOD OF THE FREE CHURCH OF SCOTLAND, THORNHILL, ONT.
887775666RR0001	WORLD AMBASSADORS FOR PEACE INC., LANGLEY, B.C.
888703394RR0001	PRESBYTERIAN WOMENS TWEEDSMUIR PRESBYTERIAN CHURCH, ORANGEVILLE, ONT.
889207999RR0001	LES AUXILIAIRES BÉNÉVOLES DU CENTRE HOSPITALIER DE WATERLOO, WATERLOO (QC)
889691465RR0001	COMITÉ D'ENTRAIDE D'ALLARDVILLE, ALLARDVILLE (N.-B.)
889845996RR0001	INSTITUTE OF LATIN AMERICAN ARCHAEOLOGY, CALGARY, ALTA.
889937397RR0001	COUNCIL 4189 CHARITIES TRUST, AYLMER, ONT.
890152861RR0001	LAKE VALLEY UNITED CHURCH, R.M. OF MARQUIS, SASK.
890250061RR0001	OLD MILL SOCIETY FOR CULTURAL STUDIES, KITCHENER, ONT.
890641160RR0001	HALLS LAKE COMMUNITY CHURCH, ALGONQUIN HIGHLANDS, ONT.
890766348RR0001	LLAINA DONKIN MEMORIAL FUND, OXFORD, N.S.
890915945RR0001	THE BRITISH COLUMBIA SOCIETY FOR ADVANCEMENT OF KOREAN STUDIES, COQUITLAM, B.C.
891092371RR0001	CHRIST CHURCH, BURY, QUE.
891128597RR0001	BURNABY SOUTH STROKE RECOVERY CLUB, BURNABY, B.C.
891633265RR0001	THE CHRISTIAN CHURCH IN THE VILLAGE OF MEADOWVALE, MISSISSAUGA, ONT.
891715575RR0001	ELGIN AND DISTRICT HISTORICAL MUSEUM INC., ELGIN, MAN.
891751844RR0001	ST. THOMAS' ANGLICAN CHURCH, BLACKIE, ALTA.
891803918RR0001	PRODUCTIONS PERSÉPHONE INC./PERSEPHONE PRODUCTIONS INC., MONTRÉAL (QC)
892069188RR0001	ST. JOHN'S POLISH LUTHERAN CHURCH, TORONTO, ONT.
892169319RR0001	SONGBIRDS ONLY AVIAN REHABILITATION, ROCKWOOD, ONT.
892743188RR0001	THE BROADWAY CHRISTIAN FOUNDATION, VANCOUVER, B.C.
894002666RR0001	NEPEAN OUTREACH TO THE WORLD, OTTAWA, ONT.
894384833RR0001	FONDATION LA BELLE-AIDE, LAVAL (QC)
894961820RR0001	TURKISH MUSLIM SOCIETY OF WATERLOO REGION, WATERLOO, ONT.
895544716RR0001	B.F.S. ENTERTAINMENT CHARITABLE FOUNDATION, STOUFVILLE, ONT.
896741816RR0001	LIVING PRAISE MINISTRIES, NEPEAN, ONT.

Tony Manconi
Director General
Charities Directorate

Le directeur général
Direction des organismes de bienfaisance
Tony Manconi

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**APPEALS***Notice No. HA-2018-028*

The Canadian International Trade Tribunal will hold public hearings to consider the appeals referenced hereunder. The hearings will be held beginning at 9:30 a.m., in the Tribunal's Hearing Room No. 2, 18th Floor, 333 Laurier Avenue West, Ottawa, Ontario. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at 613-998-9908 to obtain further information and to confirm that the hearing will be held as scheduled.

<i>Customs Act</i> Globe Union Canada v. President of the Canada Border Services Agency	
Date of Hearing	April 9, 2019
Appeal No.	AP-2017-055
Goods in Issue	Ceramic toilet tanks and bowls
Issue	Whether the goods in issue are entitled to the benefit of tariff item No. 9979.00.00 as goods specifically designed to assist persons with disabilities in alleviating the effects of those disabilities, and articles and materials for use in such goods, as claimed by Globe Union Canada.
Tariff Item at Issue	Globe Union Canada—9979.00.00

<i>Customs Act</i> Woodfibre LNG Limited v. President of the Canada Border Services Agency	
Dates of Hearing	April 10 and 11, 2019
Appeal No.	AP-2018-027
Goods in Issue	Floating, storage and off-loading tankers

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**APPELS***Avis n° HA-2018-028*

Le Tribunal canadien du commerce extérieur tiendra des audiences publiques afin d'entendre les appels mentionnés ci-dessous. Les audiences débuteront à 9 h 30 et auront lieu dans la salle d'audience n° 2 du Tribunal, 18^e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario). Les personnes intéressées qui ont l'intention d'assister à l'audience doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-998-9908 si elles désirent plus de renseignements ou si elles veulent confirmer la date de l'audience.

<i>Loi sur les douanes</i> Globe Union Canada c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada	
Date de l'audience	9 avril 2019
Appel n°	AP-2017-055
Marchandises en cause	Réservoirs de toilettes et cuvettes en céramique
Question en litige	Déterminer si les marchandises en cause peuvent bénéficier des avantages du numéro tarifaire 9979.00.00 à titre de marchandises conçues spécifiquement pour assister les personnes handicapées en allégeant les effets de leurs handicaps, et articles et matières devant servir dans ces marchandises, comme le soutient Globe Union Canada.
Numéro tarifaire en cause	Globe Union Canada — 9979.00.00

<i>Loi sur les douanes</i> Woodfibre LNG Limited c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada	
Dates de l'audience	10 et 11 avril 2019
Appel n°	AP-2018-027
Marchandises en cause	Bateaux-citernes flottants, de stockage et de déchargement

Issue	Whether the goods in issue are properly classified under tariff item No. 8907.90.90 as other floating structures (for example, rafts, tanks, coffer-dams, landing-stages, buoys and beacons), as determined by the President of the Canada Border Services Agency, or should be classified under tariff item No. 8419.90.00 as parts of machinery for liquefying air or other gases, under tariff item No. 8479.89.90 as other machines and mechanical appliances having individual functions, not specified or included elsewhere in Chapter 84, or under tariff item No. 8901.20.90 as other tankers, cruise ships, excursion boats, ferry-boats, cargo ships, barges and similar vessels for the transport of persons or goods, as claimed by Woodfibre LNG Limited.
Tariff Items at Issue	Woodfibre LNG Limited—8419.90.00, 8479.89.90 or 8901.20.90 President of the Canada Border Services Agency—8907.90.90

[10-1-o]

Question en litige	Déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 8907.90.90 à titre d'autres engins flottants (radeaux, réservoirs, caissons, coffres d'amarrage, bouées et balises, par exemple), comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 8419.90.00 à titre de parties d'appareils et dispositifs pour la liquéfaction de l'air ou d'autres gaz, dans le numéro tarifaire 8479.89.90 à titre d'autres machines et appareils mécaniques ayant une fonction propre, non dénommés ni compris ailleurs dans le chapitre 84, ou dans le numéro tarifaire 8901.20.90 à titre d'autres bateaux-citernes, paquebots, bateaux de croisières, transbordeurs cargos, péniches et bateaux similaires pour le transport de personnes ou de marchandises, comme le soutient Woodfibre LNG Limited.
Números tarifaires en cause	Woodfibre LNG Limited — 8419.90.00, 8479.89.90 ou 8901.20.90 Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 8907.90.90

[10-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL**DETERMINATION***Architect and engineering services*

Notice is hereby given that, after completing its inquiry, the Canadian International Trade Tribunal made a determination (File No. PR-2018-036) on February 26, 2019, with respect to a complaint filed by Temprano and Young Architects Inc. (Temprano and Young) of Ottawa, Ontario, pursuant to subsection 30.11(1) of the *Canadian International Trade Tribunal Act*, R.S.C., 1985, c. 47 (4th Supp.), concerning a procurement (Solicitation No. LW082) by the National Capital Commission (NCC). The solicitation was for the services of architectural consulting firms on an "as and when requested" basis.

Temprano and Young alleged that the NCC failed to evaluate its bid in accordance with the evaluation process and essential criteria set out in the tender documents, and did not exercise due diligence to ensure a fair and unbiased evaluation. Temprano and Young further alleged that the structure of the essential requirements of the tender was flawed and could not result in a fair and impartial evaluation.

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR**DÉCISION***Services d'architectes et d'ingénieurs*

Avis est donné par la présente que le Tribunal canadien du commerce extérieur, à la suite de son enquête, a rendu une décision (dossier n° PR-2018-036) le 26 février 2019 concernant une plainte déposée par Temprano and Young Architects Inc. (Temprano and Young), d'Ottawa (Ontario), aux termes du paragraphe 30.11(1) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur*, L.R.C. (1985), ch. 47 (4^e suppl.), au sujet d'un marché (invitation n° LW082) passé par la Commission de la capitale nationale (CCN). L'invitation portait sur la prestation de services de conseillers en architecture au fur et à mesure des besoins.

Temprano and Young alléguait que la CCN n'avait pas évalué sa soumission conformément à la procédure d'évaluation et les critères essentiels énoncés dans les documents de l'appel d'offres et n'avait pas fait preuve de la diligence requise pour veiller à ce que l'évaluation soit équitable et impartiale. Temprano and Young alléguait également que les exigences essentielles de l'appel d'offres avaient été mal structurées et ne pouvaient avoir pour résultat une évaluation équitable et impartiale.

Having examined the evidence presented by the parties and considered the provisions of the *Canadian Free Trade Agreement*, the Tribunal determined that the complaint was not valid.

Further information may be obtained from the Registrar, Canadian International Trade Tribunal Secretariat, 333 Laurier Avenue West, 15th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), citt-tcce@tribunal.gc.ca (email).

Ottawa, February 26, 2019

[10-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its website the decisions, notices of consultation and regulatory policies that it publishes, as well as information bulletins and orders. On April 1, 2011, the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure* came into force. As indicated in Part 1 of these Rules, some broadcasting applications are posted directly on the [Commission's website](#), under "[Part 1 Applications](#)."

To be up to date on all ongoing proceedings, it is important to regularly consult "[Today's Releases](#)" on the Commission's website, which includes daily updates to notices of consultation that have been published and ongoing proceedings, as well as a link to Part 1 applications.

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents. The original documents contain a more detailed outline of the applications, including the locations and addresses where the complete files for the proceeding may be examined. These documents are posted on the Commission's website and may also be examined at the Commission's offices and public examination rooms. Furthermore, all documents relating to a proceeding, including the notices and applications, are posted on the Commission's website under "[Public Proceedings](#)."

Après avoir examiné les éléments de preuve présentés par les parties et tenu compte des dispositions de l'*Accord de libre-échange canadien*, le Tribunal a conclu que la plainte n'était pas fondée.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Greffier, Secrétariat du Tribunal canadien du commerce extérieur, 333, avenue Laurier Ouest, 15^e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), tcce-citt@tribunal.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 26 février 2019

[10-1-o]

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation et les politiques réglementaires qu'il publie ainsi que les bulletins d'information et les ordonnances. Le 1^{er} avril 2011, les *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* sont entrées en vigueur. Tel qu'il est prévu dans la partie 1 de ces règles, certaines demandes de radiodiffusion seront affichées directement sur le [site Web du Conseil](#) sous la rubrique « [Demandes de la Partie 1](#) ».

Pour être à jour sur toutes les instances en cours, il est important de consulter régulièrement la rubrique « [Nouvelles du jour](#) » du site Web du Conseil, qui comporte une mise à jour quotidienne des avis de consultation publiés et des instances en cours, ainsi qu'un lien aux demandes de la partie 1.

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil. Les documents originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et les adresses où l'on peut consulter les dossiers complets de l'instance. Ces documents sont affichés sur le site Web du Conseil et peuvent également être consultés aux bureaux et aux salles d'examen public du Conseil. Par ailleurs, tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, sont affichés sur le site Web du Conseil sous « [Instances publiques](#) ».

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION**CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES****PART 1 APPLICATIONS****DEMANDES DE LA PARTIE 1**

The following applications for renewal or amendment, or complaints were posted on the Commission's website between March 22 and March 28, 2019.

Les demandes de renouvellement ou de modification ou les plaintes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 22 mars et le 28 mars 2019.

Application filed by / Demande présentée par	Application number / Numéro de la demande	Undertaking / Entreprise	City / Ville	Province	Deadline for submission of interventions, comments or replies / Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses
Radio 1540 Limited	2018-0898-2	CHIN-FM	Toronto	Ontario	April 1, 2019 / 1 ^{er} avril 2019
Rogers Media Inc.	2018-0727-3	CIOC-FM	Victoria	British Columbia / Colombie-Britannique	April 1, 2019 / 1 ^{er} avril 2019
South Asian Broadcasting Corporation Inc.	2018-0677-0	CKYE-FM	Vancouver	British Columbia / Colombie-Britannique	April 1, 2019 / 1 ^{er} avril 2019
Vista Radio Ltd.	2018-0600-4	CFIF-FM	Iroquois Falls	Ontario	April 1, 2019 / 1 ^{er} avril 2019
Vista Radio Ltd.	2018-0599-6	CFZN-FM	Haliburton	Ontario	April 1, 2019 / 1 ^{er} avril 2019
Vista Radio Ltd.	2018-0598-8	CFGM-FM	Caledon	Ontario	April 1, 2019 / 1 ^{er} avril 2019
Vista Radio Ltd.	2018-0596-2	CKVV-FM	Kemptville	Ontario	April 1, 2019 / 1 ^{er} avril 2019
Vista Radio Ltd.	2018-0595-4	CFXN-FM	North Bay	Ontario	April 1, 2019 / 1 ^{er} avril 2019
Vista Radio Ltd.	2018-0593-8	CKPP-FM	Prescott	Ontario	April 1, 2019 / 1 ^{er} avril 2019

[10-1-o]

[10-1-o]

PARKS CANADA AGENCY**AGENCE PARCS CANADA****SPECIES AT RISK ACT****LOI SUR LES ESPÈCES EN PÉRIL****Description of critical habitat of Wild Hyacinth in Point Pelee National Park of Canada****Description de l'habitat essentiel de la camassie faux-scille dans le parc national du Canada de la Pointe-Pelée**

The Wild Hyacinth (*Camassia scilloides*) is a spring-flowering plant with pale blue to white star-shaped flowers listed on Schedule 1 of the *Species at Risk Act*. In Canada, the Wild Hyacinth can be found in open deciduous woodlands and hawthorn scrub, and is restricted to the Lake Erie Islands of Ontario.

La camassie faux-scille (*Camassia scilloides*) est une plante à floraison printanière aux fleurs étoilées variant du bleu pâle au blanc, inscrite à l'annexe 1 de la *Loi sur les espèces en péril*. Au Canada, la camassie faux-scille peut être observée dans des boisés de feuillus et des broussailles d'aubépines, et est restreinte aux îles du lac Érié, en Ontario.

The *Recovery Strategy for the Wild Hyacinth (Camassia scilloides) in Canada* identifies critical habitat for the species within Point Pelee National Park of Canada.

Notice is hereby given, pursuant to subsection 58(2) of the *Species at Risk Act*, that 90 days after the date of publication of this notice, subsection 58(1) of the Act will apply to the critical habitat of the Wild Hyacinth, identified in the recovery strategy for that species that is included in the Species at Risk Public Registry, and that is located within Point Pelee National Park of Canada, the boundaries of which are described in Schedule 1 to the *Canada National Parks Act*.

Louis R. Lavoie

Field Unit Superintendent
Southwestern Ontario Field Unit

[10-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission granted (Adamiec, Kasia)

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 115(2) of the said Act, to Kasia Adamiec, Senior Record Suspension Officer, Parole Board of Canada, to seek nomination as, and be, a candidate before and during the election period for the position of Councillor, Rideau-Rockcliffe (Ward 13), for the City of Ottawa, Ontario, in a municipal by-election to be held on April 15, 2019.

February 27, 2019

Natalie Jones

Director General
Political Activities and
Non-Partisanship Directorate

[10-1-o]

Le *Programme de rétablissement de la camassie faux-scille (Camassia scilloides) au Canada* définit l'habitat essentiel de l'espèce dans le parc national du Canada de la Pointe-Pelée.

Avis est par la présente donné que, en vertu du paragraphe 58(2) de la *Loi sur les espèces en péril*, 90 jours après la date de publication du présent avis, le paragraphe 58(1) de la Loi s'appliquera à l'habitat essentiel de la camassie faux-scille, tel qu'il est défini dans le programme de rétablissement de cette espèce, figurant au Registre public des espèces en péril, et qui est situé dans le parc national du Canada de la Pointe-Pelée, dont les limites sont décrites à l'annexe 1 de la *Loi sur les parcs nationaux du Canada*.

Le directeur d'unité de gestion

Unité de gestion du Sud-Ouest de l'Ontario

Louis R. Lavoie

[10-1-o]

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission accordée (Adamiec, Kasia)

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Kasia Adamiec, agente principale de suspension du casier, Commission des libérations conditionnelles du Canada, la permission, aux termes du paragraphe 115(2) de ladite loi, de tenter d'être choisie comme candidate et de se porter candidate avant et pendant la période électorale au poste de conseillère, Rideau-Rockcliffe (quartier 13), de la Ville d'Ottawa (Ontario), à l'élection municipale partielle prévue pour le 15 avril 2019.

Le 27 février 2019

La directrice générale

Direction des activités politiques
et de l'impartialité politique

Natalie Jones

[10-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES**CANADIAN DIRECT INSURANCE INCORPORATED****CERTIFICATE OF CONTINUANCE**

Notice is hereby given, in accordance with the provisions of subsection 39(3) of the *Insurance Companies Act* (Canada), that Canadian Direct Insurance Incorporated (“CDI”) intends to make an application to the Minister of Finance (Canada) on or after March 18, 2019, for approval to apply under the *Canada Business Corporations Act* for a certificate of continuance under that Act.

CDI intends to change its name to Canadian Direct Inc. as part of its application for a certificate of continuance as a corporation under the *Canada Business Corporations Act*.

Any person who objects to CDI’s discontinuance under the *Insurance Companies Act* (Canada) may submit the objection in writing at the address below, on or before March 17, 2019.

Attn: Frédéric Cotnoir
700 University Avenue, Suite 1500A
Toronto, Ontario
M5G 0A1

Toronto, February 15, 2019

Canadian Direct Insurance Incorporated

[8-4-o]

SHELTER MUTUAL INSURANCE COMPANY**APPLICATION TO ESTABLISH A CANADIAN BRANCH**

Notice is hereby given that the Shelter Mutual Insurance Company, an entity incorporated in Missouri, United States of America, which principally carries on business in the continental United States, intends to file, under section 574 of the *Insurance Companies Act* (Canada), with the Superintendent of Financial Institutions, on or after March 23, 2019, an application for an order approving the insuring in Canada of risks, under the English name Shelter Mutual Insurance Company and the French name Compagnie Mutuelle d’Assurance Shelter. Shelter Mutual Insurance Company is a property and casualty insurance company and intends to insure property, casualty, automobile and crop risks in Canada, limited to reinsurance. The head office of the company is located in Missouri,

AVIS DIVERS**LA COMPAGNIE D’ASSURANCES CANADIENNE DIRECTE INCORPORÉE****CERTIFICAT DE PROROGATION**

Avis est donné par les présentes, conformément au paragraphe 39(3) de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada), que la Compagnie d’Assurances Canadienne Directe Incorporée (« CDI ») a l’intention de demander au ministre des Finances (Canada), au plus tôt le 18 mars 2019, l’approbation de sa demande pour la délivrance d’un certificat de prorogation en société en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*.

Dans le cadre de sa demande pour la délivrance d’un certificat de prorogation en société en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*, CDI a l’intention de changer son nom à Canadienne Directe Inc.

Toute personne ayant une objection à la prorogation de CDI en société en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* peut soumettre son objection, par écrit, le 17 mars 2019 ou avant cette date, à l’adresse suivante :

Attention : Frédéric Cotnoir
700, avenue University, bureau 1500A
Toronto (Ontario)
M5G 0A1

Toronto, le 15 février 2019

La Compagnie d’Assurances Canadienne Directe Incorporée

[8-4-o]

SHELTER MUTUAL INSURANCE COMPANY**DEMANDE D’ÉTABLISSEMENT D’UNE SUCCURSALE CANADIENNE**

Avis est donné par les présentes que Shelter Mutual Insurance Company, une société constituée et organisée en vertu des lois du Missouri, États-Unis d’Amérique, et exploitée principalement dans la zone continentale des États-Unis, a l’intention de soumettre une demande, en vertu de l’article 574 de la *Loi sur les sociétés d’assurances* (Canada), au surintendant des institutions financières, le 23 mars 2019 ou après cette date, pour un agrément l’autorisant à garantir des risques au Canada, sous la dénomination sociale française Compagnie Mutuelle d’Assurance Shelter et sous la dénomination sociale anglaise Shelter Mutual Insurance Company. Shelter Mutual Insurance Company est une compagnie d’assurances multirisques qui a l’intention d’offrir l’assurance

United States, and its Canadian chief agency will be located in Toronto, Ontario.

Toronto, February 23, 2019

Shelter Mutual Insurance Company

By its solicitors

Cassels Brock & Blackwell LLP

[8-4-o]

VALIDUS REINSURANCE, LTD.

APPLICATION TO ESTABLISH A CANADIAN BRANCH

Notice is hereby given that Validus Reinsurance, Ltd., an entity incorporated and formed under the laws of Bermuda, intends to file with the Superintendent of Financial Institutions, on or after April 8, 2019, an application under section 574 of the *Insurance Companies Act* (Canada) for an order to insure in Canada risks, under the name Validus Reinsurance, Ltd. In particular, Validus Reinsurance, Ltd. intends to provide in Canada treaty and facultative reinsurance of commercial property and casualty and specialty risks. All classes of insurance will be limited to the business of reinsurance. The head office of the company is located in Pembroke, Bermuda, and its Canadian chief agency will be located in Toronto, Ontario.

Toronto, March 2, 2019

Validus Reinsurance, Ltd.

By its solicitors

Cassels Brock & Blackwell LLP

[9-4-o]

de biens, responsabilité, automobile et agricole au Canada, limitée aux activités de réassurance. Le bureau principal de la société est situé au Missouri, aux États-Unis, et l'agence principale au Canada sera située à Toronto (Ontario).

Toronto, le 23 février 2019

Shelter Mutual Insurance Company

Agissant par l'entremise de ses procureurs

Cassels Brock & Blackwell LLP

[8-4-o]

VALIDUS REINSURANCE, LTD.

DEMANDE D'ÉTABLISSEMENT D'UNE SUCCURSALE CANADIENNE

Avis est par les présentes donné que Validus Reinsurance, Ltd., une société constituée et organisée selon les lois des Bermudes, a l'intention de déposer auprès du surintendant des institutions financières, le 8 avril 2019 ou après cette date, une demande d'ordonnance en vertu de l'article 574 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) pour un agrément l'autorisant à garantir au Canada des risques, sous la dénomination sociale Validus Reinsurance, Ltd. En particulier, Validus Reinsurance, Ltd. a l'intention d'offrir au Canada des traités et des cessions facultatives de réassurance multirisques de risques commerciaux et spéciaux. Toutes les branches d'assurance seront limitées aux affaires de réassurance. Le bureau principal de la société est situé à Pembroke, aux Bermudes, et l'agence principale au Canada sera située à Toronto (Ontario).

Toronto, le 2 mars 2019

Validus Reinsurance, Ltd.

Agissant par l'entremise de ses procureurs

Cassels Brock & Blackwell LLP

[9-4-o]

PROPOSED REGULATIONS

Table of contents

Canada Border Services Agency

Regulations Amending the Duty Free Shop
Regulations 590

Canadian Transportation Agency

Accessible Transportation for Persons with
Disabilities Regulations 605

Environment, Dept. of the

Off-road Compression-Ignition (Mobile and
Stationary) and Large Spark-Ignition
Engine Emission Regulations 739

Finance, Dept. of

Payment Clearing and Settlement
Regulations 829

Industry, Dept. of

Order Issuing a Direction to the CRTC
on Implementing the Canadian
Telecommunications Policy Objectives
to Promote Competition, Affordability,
Consumer Interests and Innovation 853

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table des matières

Agence des services frontaliers du Canada

Règlement modifiant le Règlement sur les
boutiques hors taxes 590

Office des transports du Canada

Règlement sur les transports accessibles
aux personnes handicapées 605

Environnement, min. de l'

Règlement sur les émissions des moteurs
hors route à allumage par compression
(mobiles et fixes) et des gros moteurs
hors route à allumage commandé 739

Finances, min. des

Règlement sur la compensation et le
règlement des paiements 829

Industrie, min. de l'

Décret donnant au CRTC des instructions
relativement à la mise en œuvre
de la politique canadienne de
télécommunication pour promouvoir la
concurrence, l'abordabilité, les intérêts
des consommateurs et l'innovation 853

Regulations Amending the Duty Free Shop Regulations

Statutory authority
Customs Act

Sponsoring agency
Canada Border Services Agency

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Between 2007 and 2010, the Canada Border Services Agency (CBSA) reviewed the *Duty Free Shop Regulations* (the Regulations) to identify ways to lessen the Agency's oversight of the duty free shop (DFS) industry and reduce administrative burden. The CBSA announced five changes in 2014 through a Customs Notice,¹ which became effective immediately.² Consequential amendments to the Regulations are now required to give full legal effect to the changes announced in the Customs Notice.

Background

Under the Duty Free Shop Program (DFS Program), the Minister of Public Safety and Emergency Preparedness, through CBSA delegates, licenses DFS operators that sell goods to travellers leaving Canada, primarily to ensure that duty-free goods are properly accounted for and exported as required by law. The CBSA currently oversees 55 licensed DFS operators at 33 land border locations and 22 international airport locations. The DFS Program was originally created to generate jobs, support local economies and promote Canadian products.

¹ Customs Notice 14-031, Proposed Amendments to the *Duty Free Shop Regulations*

² Through section 167.1 of the *Customs Act*

Règlement modifiant le Règlement sur les boutiques hors taxes

Fondement législatif
Loi sur les douanes

Organisme responsable
Agence des services frontaliers du Canada

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

De 2007 à 2010, l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) a examiné le *Règlement sur les boutiques hors taxes* (le Règlement) afin de trouver des façons d'alléger la surveillance qu'elle exerce de l'industrie des boutiques hors taxes (BHT) ainsi que le fardeau administratif. L'ASFC a annoncé cinq changements en 2014 au moyen d'un Avis des douanes¹, lesquels sont entrés en vigueur immédiatement². Des modifications corrélatives au Règlement sont maintenant requises pour que les changements annoncés dans l'Avis des douanes aient leur plein effet juridique.

Contexte

Dans le cadre du Programme des boutiques hors taxes (Programme des BHT), le ministre de la Sécurité publique et de la Protection civile, par l'intermédiaire des représentants de l'ASFC, octroie les agréments aux exploitants de BHT qui vendent des marchandises aux voyageurs quittant le Canada, surtout pour s'assurer que ces marchandises font l'objet d'une déclaration en détail appropriée et sont exportées de la façon prévue par la loi. L'ASFC assure actuellement la surveillance de 55 exploitants de BHT titulaires d'un agrément à 33 postes frontaliers et à 22 aéroports internationaux. Le Programme des BHT a initialement été créé pour faire valoir l'emploi, l'économie locale et les produits canadiens.

¹ Avis des douanes 14-031, Modifications proposées au *Règlement sur les boutiques hors taxes*

² En application de l'article 167.1 de la *Loi sur les douanes*

The DFS Program is governed by a legislative and regulatory framework³ and supporting policy-based guidelines.⁴ The Regulations, first introduced in 1986 and last modified in 2005, prescribe the licensing and operational requirements of the DFS Program. Supporting documents, such as the CBSA's various D-Memoranda, provide the DFS industry with further details on how to interpret and comply with the regulatory requirements.

An internal CBSA review of the DFS Program in 2007 revealed that the Regulations, being over 25 years old, would benefit from an update. Although the original regulatory objectives were achieved,⁵ the industry had evolved considerably since 1986; it was considered more mature and highly compliant with its governing regime. Therefore, it was determined that there was no longer a public policy benefit in regulating so many aspects of this sector.

The program review also determined that the oversight of this retail sector currently required by the Regulations did not align with the CBSA's safety and security mandate. As a result of the program review, several regulatory changes were recommended to streamline the inventory control and reporting processes, such as eliminating the acknowledgement and reporting of domestic and imported duty paid goods, and the reporting of monthly sales to the CBSA. The program review also suggested aligning the licence renewal process for both land border and airport DFS locations.

In 2010, legislative amendments were proposed to deregulate the industry as much as possible to increase its autonomy, with the CBSA continuing to oversee the DFS Program to ensure that duty-free goods continue to be properly accounted for and exported. The CBSA conducted extensive consultations with all implicated internal and external stakeholders; however, deregulation was not favourably received, mostly due to concerns with business competitiveness.

In large part due to the global economic downturn following the 2008 financial crisis, DFS sales saw a significant

Le Programme des BHT est régi par un cadre législatif et réglementaire³ et des lignes directrices connexes fondées sur la politique⁴. Le Règlement, adopté en 1986 et modifié la dernière fois en 2005, les exigences liées à l'octroi des agréments et opérationnelles du Programme des BHT. Des documents à l'appui, tels que divers mémorandums D de l'ASFC, offrent à l'industrie des BHT des renseignements supplémentaires sur la façon d'interpréter et de respecter les exigences réglementaires.

Un examen interne du Programme des BHT de l'ASFC en 2007 a révélé que le Règlement, qui date de plus de 25 ans, bénéficierait d'une mise à jour. Bien que les objectifs initiaux du Règlement aient été atteints⁵, l'industrie a beaucoup évolué depuis 1986; elle est jugée plus mature et très respectueuse de son régime de gouvernance. C'est pourquoi il a été déterminé qu'il n'était plus avantageux sur le plan de la politique publique de réglementer autant d'aspects de ce secteur.

L'examen du programme a également révélé que la surveillance de ce secteur du commerce de détail, actuellement prévue par le Règlement, ne cadrerait pas avec le mandat de sécurité de l'ASFC. Par suite de l'examen du programme, plusieurs changements réglementaires ont été recommandés en vue de la rationalisation des processus de contrôle des stocks et de production de rapports, notamment l'élimination de l'avis et du rapport sur les marchandises nationales et les marchandises importées dont les droits ont été acquittés, et du rapport mensuel sur les ventes à l'intention de l'ASFC. Il a par ailleurs été suggéré d'harmoniser le processus de renouvellement des agréments du Programme des BHT aux postes frontaliers et aux aéroports.

En 2010, des modifications législatives ont été proposées : il s'agissait de déréglementer le plus possible l'industrie pour accroître son autonomie, tout en maintenant la surveillance du Programme des BHT par l'ASFC afin que les marchandises en franchise de droits continuent de faire l'objet d'une déclaration en détail appropriée et d'être exportées. L'ASFC a mené des consultations importantes auprès de tous les intervenants internes et externes concernés; cependant, la déréglementation n'a pas été accueillie favorablement, surtout en raison de préoccupations liées à la compétitivité.

En grande partie en raison du ralentissement de l'économie mondiale à la suite de la crise financière de 2008, les

³ *Customs Act* (paragraph 24(1)(c)), the Regulations, and Customs Notice 14-031

⁴ Memoranda D4-3-2, Duty Free Shop – Licensing, D4-3-4, Duty Free Shop – Operational Responsibilities, D4-3-5, Duty Free Shop – Inventory and Sales Requirements and D4-3-7, Duty Free Shop – Contraventions and Penalties

⁵ The objectives of the *Duty Free Shop Regulations* are listed in section 30 of the *Customs Act*. The main objectives of the Regulations include prescribing the qualifications, terms and conditions, circumstances, and operational standards for the operation of a duty free shop.

³ *Loi sur les douanes* [alinéa 24(1)c)], Règlement et Avis des douanes 14-031

⁴ Mémorandums D4-3-2, Boutiques hors taxes – Agrément, D4-3-4, Boutiques hors taxes – Responsabilités opérationnelles, D4-3-5, Boutiques hors taxes – Exigences concernant les ventes et le contrôle des stocks et D4-3-7, Boutiques hors taxes – Infractions et pénalités

⁵ Les objectifs du *Règlement sur les boutiques hors taxes* sont énoncés à l'article 30 de la *Loi sur les douanes*. Il s'agit notamment de prévoir les conditions, les modalités, les circonstances et les normes opérationnelles pour l'exploitation d'une BHT.

decrease. Consequently, DFS licensees were concerned that the proposed legislative changes would be detrimental to their industry and might result in the closure of some businesses. For example, removing the DFS licensing requirements would have allowed for multiple DFS shops operating at one location (generally, only one licence is issued per site, unless an adequate range of goods or services is not available in the existing shop).

The Frontier Duty Free Association (FDFA) also expressed concern that eliminating the requirements for land border operators would make it easier for foreign investors and larger businesses to enter the sector, and jeopardize the business investments made by the existing small to medium-sized Canadian DFSs.⁶ Taken as a whole, these proposed changes were considered detrimental to the sector.

In light of significant stakeholder opposition, and because there was no significant net benefit to be gained by Canada by deregulating certain aspects of the industry, the status quo was largely maintained, with a few exceptions. In 2012, select regulatory changes were introduced to reduce the administrative burden for the industry and the CBSA. The DFS industry expressed support for the modified approach, as it allows operators to continue operating under a legal and regulatory framework that takes their ability to make longer-term investment decisions (in response to market challenges) into consideration.

Five changes to the Regulations were announced in Customs Notice 14-031, entitled “Proposed Amendments to the *Duty Free Shop Regulations*,” published on December 11, 2014. These changes have been enforced since their publication in the Customs Notice, and would now be formally adopted in the Regulations.⁷

The changes implemented through the Customs Notice have saved DFS operators a total of \$1.78 million (in 2018 Canadian dollars). Additionally, these changes are expected to result in continuing savings of \$474,900 annually for the DFS industry. The Government of Canada has realized savings of \$155,900 since the publication of the

ventes des BHT ont connu une baisse importante. Par conséquent, les titulaires d’un agrément de BHT craignaient que les changements législatifs proposés nuisent à leur industrie et entraînent la fermeture de certaines boutiques. Par exemple, l’élimination des exigences liées à l’octroi des agréments de BHT aurait permis l’exploitation de plusieurs BHT au même endroit (en règle générale, seul un agrément est octroyé par endroit, sauf si une gamme adéquate de produits et de services n’est pas offerte dans la boutique existante).

L’Association frontière hors taxes (AFHT) était aussi préoccupée du fait que l’élimination des exigences pour les exploitants à la frontière terrestre pourrait permettre plus facilement à des investisseurs étrangers et à de grandes entreprises d’intégrer le secteur, ce qui mettrait en péril les investissements faits par les petites et moyennes BHT canadiennes existantes⁶. Dans l’ensemble, les changements proposés étaient considérés comme préjudiciables au secteur.

Vu l’opposition importante des intervenants à la déréglementation de certains aspects de l’industrie, et en l’absence d’avantage net considérable pour le Canada, le statu quo a été maintenu, sauf pour quelques exceptions. En 2012, des changements sélectionnés ont été apportés au Règlement en vue de la réduction du fardeau administratif pour l’industrie et l’ASFC. L’industrie des BHT a dit appuyer l’approche modifiée, qui permet aux exploitants de poursuivre leurs activités dans un cadre légal et réglementaire qui tient compte de leur capacité de prendre des décisions d’investissement à plus long terme (en fonction des difficultés du marché).

Cinq changements réglementaires ont été annoncés dans l’Avis des douanes 14-031, intitulé « Modifications proposées au *Règlement sur les boutiques hors taxes* », qui a été publié le 11 décembre 2014. Ces changements, qui sont appliqués depuis la publication de l’Avis des douanes, seraient maintenant officiellement adoptés dans le Règlement⁷.

Les changements mis en œuvre au moyen de l’Avis des douanes ont permis aux exploitants de BHT d’économiser au total 1,78 million de dollars (en dollars canadiens de 2018). De plus, ils devraient continuer de permettre des économies annuelles de 474 900 \$ pour l’industrie des BHT. Le gouvernement du Canada a réalisé des

⁶ To operate a land border DFS, a natural person must be a Canadian national, and a corporation must be incorporated in Canada and have all of its shares beneficially owned by Canadian nationals, as per subsections 3(3) and (4) of the Regulations.

⁷ Paragraph 167.1(b) of the *Customs Act* allows for changes to the Regulations to have retroactive effect where they were previously part of a public announcement, for example, a Customs Notice. Once the changes announced in a Customs Notice are formally incorporated into regulations, they are given retroactive effect to the date upon which the Customs Notice was issued.

⁶ Pour exploiter une BHT à la frontière terrestre, une personne physique doit être un ressortissant canadien et une société doit être constituée au Canada et toutes ses actions doivent être la propriété effective de ressortissants canadiens, conformément aux paragraphes 3(3) et (4) du Règlement.

⁷ L’alinéa 167.1b) de la *Loi sur les douanes* prévoit une entrée en vigueur rétroactive de changements au Règlement qui ont fait l’objet d’une annonce publique antérieure, par exemple au moyen d’un Avis des douanes. Lorsque des changements annoncés dans un Avis des douanes sont officiellement intégrés au Règlement, ils ont un effet rétroactif à compter de la date de diffusion de l’Avis des douanes.

Customs Notice and estimates ongoing savings of \$41,600 annually.

An additional amendment, regarding the repeal of the summary of monthly sales and the annual report requirements, is also proposed. This amendment was not published in the 2014 Customs Notice. The Regulations require DFS operators to submit a *Duty Free Shop Summary of Monthly Sales* (Form B117) each month.

The CBSA receives and records the sales figures for each DFS, and then, although there is no regulatory requirement to do so, the Agency consolidates and disseminates aggregate-level data to select DFS operators, various associations and external stakeholders. These sale figures were originally used to calculate DFS licence fees for land border locations. These fees are no longer issued,⁸ as the requirement to submit Form B117 was identified by the CBSA for elimination to reduce the administration burden on both the DFS operators and the CBSA.

Similarly, the Regulations also require DFS operators to submit a *Duty Free Annual Report* (Form B127). The CBSA used this annual report to ensure that land border DFS operators met their responsibilities related to Canadian product content and small and medium-size business sourcing, as required by CBSA policy.⁹ In 2008, as a result of the DFS Program review and the Business Simplification Initiative,¹⁰ in which the CBSA sought ways to improve the efficiency of its commercial processes and programs, the CBSA advised Finance Canada that the requirement for land border DFSs to have 20% Canadian content in its products would be removed. By 2009, this was no longer a policy requirement. Since this requirement was eliminated, there is no longer an operational need to receive Form B127 from DFS operators. There is no longer any reference to Form B127 in CBSA policy documents, and the form itself was removed from the CBSA website in 2008.

Administrative Monetary Penalty System

The CBSA uses the Administrative Monetary Penalty System (AMPS)¹¹ to issue monetary penalties to commercial clients for violating CBSA's trade and border legislation.

économies de 155 900 \$ depuis la publication de l'Avis des douanes et prévoit des économies permanentes annuelles de 41 600 \$.

Une autre modification, qui concerne l'abrogation des exigences liées au sommaire mensuel des ventes et au rapport annuel, est proposée. Elle n'a pas été publiée dans l'Avis des douanes de 2014. En vertu du Règlement, les exploitants de BHT sont tenus de soumettre chaque mois le formulaire B117, *Boutique hors taxes – Sommaire mensuel des ventes*.

L'ASFC reçoit et enregistre les chiffres des ventes de chaque BHT, puis, même s'il n'existe pas d'exigence réglementaire en ce sens, elle regroupe et diffuse les données regroupées à des exploitants de BHT sélectionnés, à diverses associations et à des intervenants externes. Ces chiffres servaient initialement à calculer les droits d'agrément pour les BHT aux postes frontaliers. Ces droits ne sont plus imposés⁸ depuis que l'ASFC a déterminé que l'élimination de l'exigence de soumettre un formulaire B117 permettrait de réduire le fardeau administratif pour les exploitants de BHT et l'Agence.

De même, en vertu du Règlement, les exploitants de BHT sont tenus de soumettre le *Rapport Annuel de la Boutique Hors Taxes* (formulaire B127). L'ASFC utilisait ce rapport annuel pour s'assurer que les exploitants de BHT à la frontière terrestre s'acquittaient de leurs responsabilités à l'égard du contenu canadien et de l'approvisionnement auprès de petites et moyennes entreprises, conformément à la politique de l'Agence⁹. En 2008, par suite de l'examen du Programme des BHT et de l'Initiative de simplification des activités¹⁰, au moyen de laquelle l'ASFC visait à trouver des façons d'améliorer l'efficacité des processus et des programmes du secteur commercial, l'ASFC a informé Finances Canada que l'exigence pour les BHT à la frontière terrestre d'offrir des produits à 20 % de contenu canadien serait éliminée. En 2009, il ne s'agissait donc plus d'une exigence de la politique. Depuis l'élimination de cette exigence, il n'est plus nécessaire sur le plan opérationnel de recevoir le formulaire B127 des exploitants de BHT. Les documents de politique de l'ASFC ne contiennent plus de mention du formulaire B127, lequel a été supprimé du site Web de l'Agence en 2008.

Régime de sanctions administratives pécuniaires

L'ASFC utilise le Régime de sanctions administratives pécuniaires (RSAP)¹¹ pour imposer des sanctions pécuniaires aux clients du secteur commercial qui enfreignent

⁸ On June 2, 2002, the Privy Council Office announced that licence fees related to DFS operations would be eliminated so as to encourage continued investment and growth in the DFS industry.

⁹ There was a requirement in CBSA policy for land border (not air) DFSs to carry inventory consisting of 20% Canadian content.

¹⁰ [Business Simplification Initiative](#)

¹¹ [Administrative Monetary Penalty System](#)

⁸ Le 2 juin 2002, le Bureau du Conseil privé a annoncé l'élimination des droits d'agrément liés aux opérations de BHT afin de stimuler les investissements et la croissance continue dans l'industrie des BHT.

⁹ La politique de l'ASFC exigeait que les BHT aux postes frontaliers (et non ceux aux aéroports) offrent des produits à 20 % de contenu canadien.

¹⁰ [Initiative de simplification des activités](#)

¹¹ [Régime de sanctions administratives pécuniaires](#)

The purpose of AMPS is to provide the CBSA with a means to deter non-compliance by its clients and create a level playing field for all businesses. Non-compliance with CBSA requirements may result in being assessed a monetary penalty under AMPS.

Examples of non-compliance that most often result in AMPS penalties include the following:

- Failure to pay duties;
- Failure to provide required information to the CBSA;
- Unauthorized removal of goods from a warehouse;
- Direct delivery of goods prior to release from CBSA control;
- Failure to report goods to the CBSA; and
- Failure to self-correct an incorrect declaration.

The possible penalties are listed in the schedules of the *Designated Provisions (Customs) Regulations*. Part 5 of the *Designated Provisions (Customs) Regulations* lists all the penalties to be issued under the *Duty Free Shop Regulations*. As a result of the changes to the DFS Regulations, consequential amendments are required to the *Designated Provisions (Customs) Regulations*.

Objectives

The objective of the proposed amendments is to formally include the modifications announced in the Customs Notice 14-031 in the Regulations and to repeal the summary of monthly sales and the annual report requirements.

The repeal of the reporting requirements regarding monthly sale and annual report would streamline the CBSA's DFS Program by reducing costs and the administrative burden on both the DFS industry and the CBSA.

Description

In accordance with paragraph 167.1(b) of the *Customs Act*, together with Customs Notice 14-031, the CBSA has been administering the DFS Program in accordance with the first five proposed amendments described below. These proposed amendments would apply retroactively to the date of the Customs Notice: December 11, 2014. The repeal of section 17 was not part of the Customs Notice, and would take effect on the date of the coming into force of the proposed amendments.

la législation frontalière et en matière de commerce de l'Agence. Le RSAP offre à l'ASFC un moyen de dissuader l'inobservation par ses clients et il crée des règles du jeu équitables pour toutes les entreprises. L'inobservation des exigences de l'ASFC peut entraîner l'imposition d'une sanction pécuniaire selon le RSAP.

Voici des exemples d'inobservation donnant lieu le plus souvent à des sanctions du RSAP :

- Défaut de payer des droits;
- Défaut de fournir l'information requise à l'ASFC;
- Retrait non autorisé de marchandises d'un entrepôt;
- Livraison directe de marchandises avant l'obtention de la mainlevée de l'ASFC;
- Défaut de déclarer des marchandises à l'ASFC;
- Défaut d'autocorriger une déclaration erronée.

Les sanctions possibles sont énumérées dans les annexes du *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*. Dans la partie 5 du *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)* sont énumérées toutes les sanctions à imposer en vertu du *Règlement sur les boutiques hors taxes*. Par suite des changements au *Règlement sur les boutiques hors taxes*, des modifications corrélatives doivent être apportées au *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*.

Objectifs

Les modifications proposées visent à intégrer officiellement au Règlement les modifications annoncées dans l'Avis des douanes 14-031 et à abroger les exigences liées au sommaire mensuel des ventes et au rapport annuel.

L'abrogation des exigences de production des rapports mensuels sur les ventes et du rapport annuel permettrait de rationaliser le Programme des BHT de l'ASFC en réduisant les coûts et le fardeau administratif pour l'industrie des BHT et l'Agence.

Description

Conformément à l'alinéa 167.1b) de la *Loi sur les douanes* ainsi qu'à l'Avis des douanes 14-031, l'ASFC administre le programme des BHT conformément aux cinq premières modifications proposées décrites ci-dessous. Ces modifications proposées s'appliqueraient rétroactivement à compter de la date de l'Avis des douanes, soit le 11 décembre 2014. L'abrogation de l'article 17 ne faisait pas partie de l'Avis des douanes et prendrait effet à la date d'entrée en vigueur des modifications proposées.

1. Repeal the requirement for applicants to have sufficient financial resources (paragraphs 3(6)(c) and (d) of the Regulations)

The requirement that an individual or business applicant demonstrate that it has sufficient financial resources to pay for a lease (on an on-going basis) or purchase the location where the duty free shop would operate, and that it will be able to collect any applicable duties and taxes, would be repealed. Given that the DFS industry is now well-established, these two requirements were no longer considered necessary, and would be repealed.

Furthermore, imported goods within a DFS are held in-bond, duty and tax free. A DFS licensee is liable for the duties and taxes unless the licensee can prove that the goods have been sold for export, are still in the DFS, have been destroyed, or have been lawfully removed. DFS licensees must post financial security (i.e. bond) against their inventory in order to operate. In the event of an inventory shortage (breakage, theft, etc.), the DFS operator must pay the duties and taxes on the goods. The bond protects the Crown's interests should the DFS operator fail to meet these obligations.

Eliminating the requirement for applicants to have sufficient financial resources would create a minor reduction in the administrative burden currently experienced by existing DFS businesses (that currently have to apply to renew their licence every five years) and for future entrants to the DFS industry. These businesses would no longer be required to compile and provide this information to the CBSA (e.g. a statement of net worth and supporting financial documents/statements). In addition, this proposed change would result in minor cost savings for the CBSA, as it would no longer need to allocate resources to evaluate the applicant's financial resources.

This information had been collected as part of the application process for a new DFS in order to demonstrate the applicant's ability to sustain a successful business and to ensure the collection of any applicable duties and taxes. Meeting this requirement came at a cost to both the CBSA and the proposed licensee. Furthermore, the risk that a licensee may fail to pay applicable duties and taxes as a result of inventory shortages is already being mitigated through the financial security posted by the DFS licensee against its inventory.

2. Extend the validity period of a DFS licence (subsection 6(2) of the Regulations)

Under the Regulations, the validity period of a DFS licence is currently specified as 5 years. The validity period would be lengthened to 10 years. In practice, this has reduced the work associated with the licence renewal process for the

1. Abroger l'exigence pour les demandeurs de disposer de ressources financières suffisantes [alinéas 3(6)c) et d) du Règlement]

Serait abrogée l'exigence pour une personne ou une entreprise qui présente une demande de démontrer qu'elle dispose de ressources financières suffisantes afin de payer un loyer (sur une base continue) ou d'acheter le lieu où la BHT serait exploitée, et qu'elle sera en mesure de percevoir tous droits et taxes applicables. Puisque l'industrie des BHT est maintenant bien établie, ces deux exigences ne sont plus jugées nécessaires, et elles seraient abrogées.

Par ailleurs, les marchandises importées dans une BHT sont retenues en douane, en franchise de droits et de taxes. Un titulaire d'agrément de BHT est responsable des droits et taxes, sauf s'il peut prouver que les marchandises : ont été vendues pour exportation, se trouvent toujours dans la BHT, ont été détruites ou ont été retirées de façon légale. Les titulaires d'un agrément de BHT doivent déposer une garantie financière (c'est-à-dire une caution) pour leurs stocks aux fins d'exploitation. S'il devait manquer des stocks (perte, vol, etc.), l'exploitant du BHT doit payer les droits et taxes sur les marchandises. La caution sert à protéger les intérêts de l'État au cas où l'exploitant du BHT omettrait de s'acquitter de ces obligations.

L'élimination de l'exigence pour les demandeurs de disposer de ressources financières suffisantes permettrait de réduire quelque peu le fardeau administratif pour les BHT existantes (qui doivent actuellement demander le renouvellement de leur agrément tous les cinq ans) et les nouveaux arrivants dans l'industrie. Ces entreprises ne seraient plus tenues de compiler et de fournir cette information à l'ASFC (par exemple l'état de la valeur nette et les documents/états financiers à l'appui). En outre, ce changement proposé permettrait de réduire quelque peu les coûts pour l'ASFC, qui n'aurait plus à affecter de ressources à l'évaluation des ressources financières du demandeur.

Cette information, qui était recueillie dans le cadre du processus de demande du nouvel exploitant de BHT, devait démontrer la capacité de celui-ci d'exploiter une entreprise avec succès et de percevoir tous droits et taxes applicables. Le respect de cette exigence comportait un coût pour l'ASFC et le titulaire éventuel d'un agrément. Par ailleurs, le risque que le titulaire d'un agrément de BHT omette de payer les droits et taxes applicables sur des stocks manquants est déjà atténué par la garantie financière que le titulaire doit déposer pour ses stocks.

2. Prolonger la période de validité d'un agrément de BHT [paragraphe 6(2) du Règlement]

Le Règlement prévoit actuellement une période de validité de 5 ans pour l'agrément de BHT. La période de validité serait portée à 10 ans. Dans les faits, ce changement a permis une réduction des travaux associés au processus

CBSA and the applicant, and has allowed for business planning over a longer period.

By extending the validity period of a DFS licence from 5 years to 10 years, the workload associated with the licence renewal process for the CBSA and the applicants has been reduced by half. Licensees only have to complete the renewal form and gather the supporting information once in 10 years (instead of 5 years). The CBSA would only review this information package¹² submitted by the licensee, as well as the CBSA compliance records, and issue a DFS licence once every 10 years (instead of 5 years).

When a licence is renewed, the DFS licensee is asked to provide a completed renewal application form, information on all the owners, a copy of the lease, a copy of the bond, and a copy of the provincial liquor authorization. The CBSA reviews all documents and information to ensure they continue to meet CBSA program requirements. The CBSA reviews and considers any compliance issues over the previous licence term as part of the licence renewal process.

The 10-year validity period was selected by considering the terms used by the land and air sectors of the industry. The land border sector recommended 20-year licences and the airport DFS sector recommended that the term of the licence align with the lease term. There is a small risk with not having DFS operators renew their licences every 5 years, as the licensee may fail to meet the regulatory requirements during the period of the licence, and this non-compliance would go undetected by the CBSA.¹³

This change has reduced the regulatory burden and creates efficiencies by reducing the frequency of licence renewal. Furthermore, the longer validity period would provide industry with greater certainty, in that a longer-term licence allows businesses to adjust business planning

de renouvellement des agréments pour l'ASFC et les demandeurs, ainsi qu'une planification des activités sur une plus longue période.

En portant la période de validité d'un agrément de BHT de 5 à 10 ans, on a réduit de moitié la charge de travail associée au processus de renouvellement des agréments, à la fois pour l'ASFC et les demandeurs. Il suffirait pour les titulaires d'un agrément de remplir le formulaire de renouvellement et de recueillir l'information à l'appui une fois tous les 10 ans (plutôt qu'à 5 ans). Il suffirait pour l'ASFC d'examiner cette trousse d'information¹² soumise par le titulaire d'un agrément, ainsi que ses propres dossiers d'observation, et de délivrer un agrément de BHT une fois tous les 10 ans (plutôt qu'à 5 ans).

Lors du renouvellement d'un agrément de BHT, le titulaire est tenu de présenter un formulaire rempli de renouvellement, l'information sur tous les propriétaires, une copie du bail, une copie de la caution et une copie de l'autorisation provinciale pour l'alcool. L'ASFC examine tous les documents et les renseignements pour s'assurer que le titulaire continue de respecter les exigences du programme. Enfin, elle tient compte de tout problème d'observation au cours de la période de validité précédente dans le cadre du processus de renouvellement d'un agrément.

La période de validité de 10 ans a été sélectionnée en fonction des modalités utilisées par les secteurs terrestre et aérien de l'industrie. Les exploitants de BHT aux postes frontaliers ont recommandé des agréments de 20 ans, tandis que ceux aux aéroports ont recommandé une période de validité correspondant à la durée du bail. L'élimination de l'exigence pour les exploitants de BHT de faire renouveler leur agrément tous les 5 ans présente un faible risque. En effet, le titulaire pourrait omettre de respecter les exigences réglementaires durant la période de validité, et ce manquement ne serait pas détecté par l'ASFC¹³.

Ce changement a permis d'alléger le fardeau réglementaire et de réaliser des gains d'efficacité en réduisant la fréquence du renouvellement des agréments. En outre, une période de validité prolongée offre à l'industrie une plus grande certitude et lui permet de rajuster la

¹² The licensee must provide an information package at the time of renewal, which includes Form BSF664 — *Duty Free Shop Application/Amendment*, the name, title, telephone number, residential address, date of birth, and citizenship of the company's board of directors and owners, a copy of the bond for the duty free shop, a copy of the provincial authorization for the sale of intoxicating liquors (if available), and a copy of the lease issued by the appropriate authority. The compliance records are separate from the information package.

¹³ Licences have been cancelled due to the death of the owner or upon request by the owner. There have been instances of non-compliance, but these have been dealt with administratively rather than through the cancellation or suspension of licences to minimize impacts to the employees and travellers.

¹² Le titulaire de l'agrément doit fournir une trousse d'information au moment du renouvellement, y compris le formulaire BSF664, *Boutiques hors taxes — demande/modification*, le nom, le titre, le numéro de téléphone, l'adresse résidentielle, la date de naissance et la citoyenneté des membres du conseil d'administration et des propriétaires, une copie de la caution pour la BHT, une copie de l'autorisation provinciale pour la vente de boissons enivrantes (le cas échéant) et une copie du bail établi par l'autorité compétente. La trousse d'information est distincte des dossiers d'observation.

¹³ Des agréments ont été annulés en raison du décès du propriétaire ou à la demande du propriétaire. Il y a eu des cas d'inobservation, mais ils ont été gérés par la prise de procédures administratives plutôt que par l'annulation ou la suspension des agréments afin de réduire au minimum les répercussions sur les employés et les voyageurs.

accordingly, such as making investment or human resources decisions over a longer term. Risk assessments and compliance and verification monitoring activities by the CBSA would continue on a regular basis, and the CBSA would maintain the authority to suspend or cancel a licence, as required.

3. Repeal the requirement to provide or make available public washroom facilities and public telephones that are accessible to disabled persons (paragraphs 13(1)(a) and (b) of the Regulations)

The Regulations currently require that every DFS licensee provide or make available public washroom facilities and public telephones easily accessible to disabled persons (e.g. it could be an access to an airport washroom, a washroom in a plaza located at the land border, or a washroom within the DFS).

These requirements can also be found in existing federal, provincial and municipal building codes;¹⁴ they are therefore duplicative and would be repealed. In practice, this change has reduced the CBSA's workload by eliminating its responsibility for monitoring compliance. Likewise, the operator's obligation to report the location of public washrooms and telephones would also be eliminated (when applying for a DFS licence, applicants must prove that they meet all the DFS requirements and provide building plans indicating the location of the bathrooms and telephones).

Although the CBSA approves the plans and verifies the actual site prior to the DFS opening, and regularly conducts audit checks, there would no longer be a need to confirm the existence and location of washrooms and telephones.

4. Repeal the requirement to store and mark goods received in a DFS in the manner specified (subsection 14(a) of the Regulations)

Imported goods that are received into a DFS are usually duty and tax free (as opposed to imported duty paid goods, and domestic goods on which duties are not owed). The Regulations require that licensees ensure the goods they receive are stored, marked (e.g. so that they can be readily identified and checked against the licensee's records of

planification des activités en conséquence, notamment la prise de décisions en matière d'investissements ou de ressources humaines à plus long terme. L'ASFC continuerait de mener des évaluations des risques et des activités de surveillance et de vérification de l'observation sur une base régulière et elle conserverait le pouvoir de suspendre ou d'annuler un agrément, au besoin.

3. Abroger l'exigence de fournir ou de rendre accessibles des toilettes et des téléphones publics pour les personnes handicapées [alinéas 13(1)a) et b) du Règlement]

Le Règlement exige actuellement que chaque titulaire d'un agrément de BHT fournisse ou rende accessibles des toilettes et des téléphones publics pour les personnes handicapées (par exemple l'accès à des toilettes à l'aéroport, aux installations situées à la frontière terrestre ou dans la BHT même).

Ces exigences sont déjà prévues par les codes du bâtiment fédéral, provinciaux et municipaux en vigueur¹⁴; elles sont donc redondantes et seraient abrogées. Dans les faits, ce changement a réduit la charge de travail de l'ASFC en éliminant la responsabilité de celle-ci à l'égard de la surveillance de l'observation. De même, l'obligation de l'exploitant de rendre compte de l'emplacement de toilettes et de téléphones publics serait aussi éliminée (au moment de demander un agrément de BHT, les demandeurs doivent prouver qu'ils satisfont à toutes les exigences et présenter les plans d'immeuble indiquant l'emplacement des toilettes et des téléphones).

Bien que l'ASFC approuve les plans et effectue une vérification des lieux avant l'ouverture de la BHT, et qu'elle mène des vérifications régulières, il ne serait plus nécessaire de confirmer l'existence et l'emplacement de toilettes et de téléphones.

4. Abroger l'exigence d'entreposer et de marquer de manière réglementaire les marchandises reçues dans une BHT [alinéa 14a) du Règlement]

Les marchandises importées qui sont reçues dans une BHT sont normalement en franchise de droits et de taxes (par opposition aux marchandises importées dont les droits ont été acquittés et aux marchandises nationales sur lesquelles aucun droit n'est exigible). Le Règlement exige que les titulaires d'un agrément s'assurent que les

¹⁴ The National Research Council of Canada is responsible for the National Building Code of Canada. The provincial and municipal codes, including the Ontario Building Code and the Toronto Municipal Code, are based on the National Building Code of Canada. For example, Toronto Municipal Code Chapter 629, Property Standards, requires retail establishments to ensure that washroom facilities for their customers are made accessible and that proper signage is provided for customers. The bylaw can be viewed on the [City of Toronto website](#).

¹⁴ Le Conseil national de recherches du Canada est responsable du Code national du bâtiment du Canada. Les codes provinciaux et municipaux, y compris le Code du bâtiment de l'Ontario et le code municipal de Toronto, se fondent sur le Code national du bâtiment du Canada. Par exemple, le code municipal de Toronto, chapitre 629, normes immobilières, exige que les établissements de vente au détail rendent accessibles des toilettes et fournissent une signalisation appropriée pour leurs clients. Le règlement administratif peut être consulté sur le [site Web de la Ville de Toronto](#).

inventory or relevant customs accounting documents), and are readily distinguishable from imported goods.

Technology has made this requirement obsolete, as the goods received by DFSs can now be electronically logged into new point-of-sale and inventory systems that ensure DFS operators can accurately verify inventory counts in each of the above areas without physically segregating the goods. Therefore, these requirements would be repealed. This change would reduce the regulatory burden on the industry to physically separate the goods, and allow DFSs to store domestic goods and imported goods together, both in their DFS warehouse and in the DFS itself. The DFS licensees could move and store these goods together and gain work and space efficiencies without increasing the risk of revenue loss on the part of the Crown.

5. Repeal the requirement to immediately notify the CBSA of the receipt of goods (paragraph 16(1)(b) of the Regulations)

The Regulations require a DFS licensee to provide the CBSA with an arrival notification for each receipt of new goods. This notification must be done “immediately” upon arrival of the goods.

The proposed amendment would repeal the requirement to notify the CBSA “immediately” of the arrival of the goods. However, the time frame to account for the goods remains five business days from the arrival of the goods at the DFS, as per CBSA policy. The arrival notification requirement itself, although no longer required immediately, can still be fulfilled through the submission of Form B116, *Canada Border Services Agency Duty Free Shop Accounting Document*. Only when the CBSA has approved Form B116 can the goods be removed from the warehouse and placed for sale in the DFS.

The fact that the arrival notification requirement is no longer immediate and can be done at the same time as the accounting of the goods allows for DFS operators to combine multiple shipments on one arrival notification. This creates efficiencies for both the DFS operator and the CBSA. The proposed amendment also provides the DFS licensee with the option of notifying the CBSA of the arrival of the goods directly through the submission of the required accounting document (i.e. the B116 form), potentially eliminating a separate arrival notification. The CBSA would retain the same level of oversight and control over

marchandises reçues sont entreposées, sont marquées (par exemple, afin de pouvoir être facilement reconnaissables et vérifiées dans les registres des stocks ou les documents pertinents de déclaration en détail du titulaire), et se distinguent des marchandises importées.

La technologie a rendu cette exigence désuète, puisque les marchandises reçues par les BHT peuvent maintenant être enregistrées dans de nouveaux systèmes automatisés de points de vente et de gestion des stocks qui permettent aux exploitants de BHT d'effectuer le dénombrement exact des stocks pour chaque catégorie de marchandises ci-dessus sans devoir séparer celles-ci. C'est pourquoi ces exigences seraient abrogées. Ce changement réduirait le fardeau réglementaire pour l'industrie, notamment l'exigence de séparer les marchandises, et les BHT pourraient entreposer ensemble des marchandises nationales et des marchandises importées, dans leur entrepôt et leur commerce. Les titulaires d'un agrément de BHT pourraient donc déplacer et entreposer ensemble ces marchandises et réaliser des gains d'efficacité opérationnels ainsi qu'en matière d'utilisation de l'espace sans augmenter le risque de perte de revenus pour la Couronne.

5. Abroger l'exigence d'aviser immédiatement l'ASFC de la réception de marchandises [alinéa 16(1)b) du Règlement]

Le Règlement exige que le titulaire d'un agrément de BHT fournisse à l'ASFC un avis d'arrivée chaque fois qu'il reçoit de nouvelles marchandises. Cet avis doit être donné « immédiatement » à l'arrivée des marchandises.

Selon la modification proposée, l'exigence d'aviser l'ASFC « immédiatement » de l'arrivée de marchandises serait abrogée. Cependant, le délai pour la déclaration en détail des marchandises demeure cinq jours ouvrables à compter de l'arrivée des marchandises à la BHT, conformément à la politique de l'ASFC. Bien que l'exigence de l'avis d'arrivée ne soit plus requise immédiatement, elle peut toujours être donnée au moyen du formulaire B116, *Agence des services frontaliers du Canada – Document de déclaration en détail de boutique hors taxes*. Les marchandises ne peuvent pas être retirées de l'entrepôt et mises en vente dans la BHT avant que l'ASFC n'ait approuvé le formulaire B116.

Puisque l'avis d'arrivée n'est plus requis immédiatement et qu'il peut être donné en même temps que la déclaration en détail des marchandises, les exploitants de BHT peuvent combiner plusieurs expéditions dans un seul avis d'arrivée. Cette façon de faire permet des gains d'efficacité pour l'exploitant de BHT et l'ASFC. La modification proposée offre aussi au titulaire d'un agrément de BHT la possibilité d'aviser l'ASFC de l'arrivée de marchandises au moyen du document requis de déclaration en détail (c'est-à-dire le formulaire B116), ce qui éliminerait la nécessité d'un avis d'arrivée distinct. L'ASFC assurerait le même

the goods in the warehouse, as the same information would still be provided.

6. Repeal the requirement to submit a summary of monthly sales and an annual report (section 17 of the Regulations)

Under section 17 of the Regulations, DFS operators are required to provide data on their monthly and annual sales to the CBSA. The proposed amendments would repeal this section and eliminate these two requirements. There is no operational value in collecting or analyzing this data for the CBSA.

Eliminating the requirement to submit a summary of monthly sales and an annual report would also reduce any potential risk of breaching the *Privacy Act* through the potential unauthorized collection of personal information.

7. Amendments to the *Designated Provisions (Customs) Regulations*

In Part 5 (*Duty Free Shop Regulations*) of Schedule 1 to the *Designated Provisions (Customs) Regulations*, items No. 1, 7, 9 and 10 (as follows) will be repealed.

Item	Designated Provision	Short-form Description
1	14(a)	Failing to ensure that goods received in a duty free shop are stored and marked in prescribed manner
7	16(1)(b)	Failing to immediately notify chief officer of customs of the receipt of goods
9	17(a)	Failing to provide to chief officer of customs a summary of monthly sales and remittance of fees in prescribed form within the specified period
10	17(b)	Failing to provide to chief officer of customs an annual report in prescribed form within the specified period

“One-for-One” Rule

The proposed amendments would result in a reduction of administrative burden for DFS operators. Through consultations with the industry in 2015, it was determined that the 24 small businesses have senior management spend a half an hour a month to complete the monthly sales report (Form B117). The 30 medium/large businesses have an accountant spend one hour to complete the Form B117 each month. Repealing paragraph 17(a)

niveau de surveillance et de contrôle des marchandises entreposées, puisque la même information continuerait de lui être fournie.

6. Abroger l'exigence de présenter un sommaire mensuel des ventes et un rapport annuel (article 17 du Règlement)

En vertu de l'article 17 du Règlement, les exploitants de BHT sont tenus de fournir à l'ASFC des données sur leurs ventes mensuelles et annuelles. Il est proposé d'éliminer cet article et ces deux exigences. La collecte de ces données ou leur analyse n'a aucune valeur opérationnelle pour l'ASFC.

L'élimination de l'exigence de présenter un sommaire mensuel des ventes et un rapport annuel permettrait en outre de réduire le risque potentiel de violation de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* par la collecte non autorisée potentielle de renseignements personnels.

7. Modifications au Règlement sur les dispositions désignées (douanes)

Dans la partie 5 (*Règlement sur les boutiques hors taxes*) de l'annexe 1 du *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*, les articles n^{os} 1, 7, 9 et 10 (comme suit) seront abrogés.

Article	Disposition désignée	Description abrégée
1	14a)	Avoir omis de veiller à ce que des marchandises reçues à une boutique hors taxes soient entreposées et marquées de la manière réglementaire
7	16(1)b)	Avoir omis d'informer immédiatement l'agent en chef des douanes de la réception de marchandises
9	17a)	Avoir omis de transmettre à l'agent en chef des douanes le sommaire mensuel des ventes et du versement des frais sur le formulaire réglementaire dans le délai précisé
10	17b)	Avoir omis de transmettre à l'agent en chef des douanes le rapport annuel sur le formulaire réglementaire dans le délai précisé

Règle du « un pour un »

Les modifications proposées entraîneraient une réduction du fardeau administratif pour les exploitants de BHT. Par suite de consultations menées auprès de l'industrie en 2015, il a été déterminé que la haute direction des 24 petites entreprises passait une demi-heure par mois à produire le rapport mensuel sur les ventes (formulaire B117). Pour les 30 moyennes/grandes entreprises, un comptable passait une heure par mois à remplir le formulaire B117. Abroger

would save DFS operators a total present value (TPV) of \$186,000 over 10 years (\$26,000 annualized) in administrative costs.

To complete the annual reporting (Form B127), all stakeholders have indicated they use an accountant with the 24 small businesses requiring 4 hours annually and the medium/large business requiring 7 hours annually. The repeal of paragraph 17(b) would result in a reduction of TPV administrative burden imposed on DFS operators over 10 years by \$102,000 (\$14,000 annualized).

In total, the proposed amendments (only those not implemented through the Customs Notice) would reduce the present value of the administrative burden imposed on DFS operators over 10 years by \$288,000 (\$40,000 annualized) in 2018 constant Canadian dollars.

For the purposes of the “One-for-One” Rule, values need to be discounted using a discount rate of 7% back to a base year of 2012 and be measured using 2012 constant dollars. Using these measures, the decrease in annualized administrative costs would be \$27,261 for the industry and \$505 per business.

Accordingly, the “One-for-One” Rule applies to this proposal, as it would result in an “OUT” in the amount of \$27,261.

Small business lens

The proposed amendments (i.e. only those not implemented through the Customs Notice) would result in a decrease of compliance and administrative burden on businesses, including small businesses. Therefore, the small business lens does not apply. However, this proposal is relieving in nature, and would reduce the costs over 10 years to small businesses operating duty free shops by a TPV of \$94,300 (using a 7% discount rate and 2012 constant Canadian dollars). On average, this will reduce the cost per small business by a TPV of \$3,900 over the 10-year period (\$559 per small business, annualized).

Consultation

The following external stakeholders were consulted on the proposed amendments: the Association of Canadian Airport Duty Free Operators (ACADFO), the Frontier Duty Free Association, all individual DFS licensees, the Canadian Airports Council and the Bridge and Tunnel Operators Association (BTOA).

In 2012, widespread external communications were issued to inform affected stakeholders of the revised implementation approach. A letter was sent to all DFS operators,

l’alinéa 17a) permettrait aux exploitants de BHT d’économiser 186 000 \$ de frais administratifs en valeur actuelle totale (VAT) sur 10 ans (26 000 \$ en valeur actualisée).

Pour produire le rapport annuel (formulaire B127), tous les intervenants ont indiqué avoir recours à un comptable, 4 heures étant requises par année dans le cas des 24 petites entreprises et 7 heures dans le cas des 30 moyennes/grandes entreprises. Abroger l’alinéa 17b) entraînerait une réduction du fardeau administratif pour les exploitants de BHT qui se chiffrerait à 102 000 \$ en VAT sur 10 ans (14 000 \$ en valeur actualisée).

En tout, les modifications proposées (uniquement celles non mises en œuvre au moyen de l’Avis des douanes) permettraient de réduire le fardeau administratif pour les exploitants de BHT de 288 000 \$ en VAT sur 10 ans (40 000 \$ en valeur actualisée), en dollars canadiens constants de 2018.

Aux fins de production de rapports selon la règle du « un pour un », les valeurs doivent être actualisées au taux de 7 % par rapport à l’année de référence 2012 et être mesurées en dollars constants de 2012. Ainsi, la réduction des frais administratifs, en valeur actualisée, serait de 27 261 \$ pour l’ensemble de l’industrie et de 505 \$ par entreprise.

La règle du « un pour un » s’applique donc à la présente proposition, car elle créerait une « SORTIE » d’un montant de 27 261 \$.

Lentille des petites entreprises

Les modifications proposées (c’est-à-dire uniquement celles non mises en œuvre au moyen de l’Avis des douanes) entraîneraient une réduction du fardeau administratif et de l’observation pour les entreprises, notamment les petites entreprises. Par conséquent, la lentille des petites entreprises ne s’applique pas. Cependant, la présente proposition d’allègement permettrait de réduire les coûts de 94 300 \$ en VAT sur 10 ans (d’après un taux d’actualisation de 7 % et des dollars canadiens constants de 2012) pour les petites entreprises exploitant des BHT. En moyenne, la réduction du coût par petite entreprise sera de 3 900 \$ en VAT sur 10 ans (559 \$ par petite entreprise, en valeur actualisée).

Consultation

Les intervenants externes suivants ont été consultés au sujet des modifications proposées : l’Association of Canadian Airport Duty Free Operators (ACADFO), l’Association frontrière hors taxes (AFHT), tous les titulaires d’un agrément de BHT, le Conseil des aéroports du Canada et l’Association d’exploitants de ponts et de tunnels.

En 2012, des communications externes ont été largement diffusées pour informer les intervenants concernés de la mise en œuvre révisée. Une lettre a été envoyée à tous les

informing them that, as a result of consultations, the CBSA would put forward a recommendation for five minor regulatory changes to the DFS Program instead of the proposed deregulation of the industry, to be implemented through a Customs Notice. This was favourably received by the DFS industry.

In November 2016, more than two years after enacting these regulatory changes through the Customs Notice, the CBSA contacted the FDFA and the ACADFO, as well as all DFS licensees not represented by an association, to seek their comments and feedback. As no feedback was received, the CBSA finalized and closed the consultation process for this regulatory change.

Consultations on the repeal of the requirement to submit a summary of monthly sales have been undertaken for more than 15 years. When it was first proposed in 2002, the FDFA opposed this modification and recommended that the CBSA continue collecting and disseminating the statistics, as the information served as a valuable means of tracking industry performance and compliance.

As a result, the requirement remained unchanged in the Regulations, although these statistics were no longer being collected for their original purpose. Following further internal consultation, the CBSA advised the FDFA through a written letter, in March 2016, that the collection of the sales data would be discontinued. The FDFA provided a response letter in May 2016, outlining their concerns. The CBSA thoroughly assessed the potential operational use of the DFS monthly sales statistics and concluded that the program compliance benefit is better obtained through regular audits and the CBSA's authority to review books and records under subsection 40(1) of the *Customs Act*.

Under this subsection, every person who imports goods for any commercial use shall keep records in respect of those goods, make them available to an officer upon request, and answer truthfully to any questions in respect of the records. Although the benefits of this data cited by the FDFA to their industry sector, trade suppliers, provincial liquor boards and other government departments may exist, the onus is on these stakeholders to collect the data required for the administration of their program.

The CBSA confirmed that the monthly sales reports were not required for the administration of the DFS Program and advised the FDFA in writing on June 8, 2017, that the requirement to provide these sales statistics would be removed. However, the industry would continue to be provided with the amalgamated reports until the Regulations were amended. Between 2014 and 2017, this issue was also discussed with the FDFA at various meetings and conferences.

exploitants de BHT pour les informer que, par suite de consultations, l'ASFC recommanderait cinq petits changements réglementaires au Programme des BHT plutôt que la déréglementation de l'industrie, changements qui seraient mis en œuvre au moyen d'un Avis des douanes. Cette annonce a été accueillie favorablement par l'industrie des BHT.

En novembre 2016, plus de deux ans après l'application de ces changements réglementaires au moyen d'un Avis des douanes, l'ASFC a communiqué avec l'AFHT et l'ACADFO, et tous les titulaires d'un agrément de BHT non représentés par une association, pour solliciter leurs observations et rétroactions. N'ayant reçu aucune rétroaction, l'ASFC a finalisé et clos le processus de consultation pour ce changement réglementaire.

Des consultations sur l'abrogation de l'exigence de soumettre un sommaire mensuel des ventes ont eu lieu pendant plus de 15 ans. Lorsque la modification a été proposée la première fois en 2002, l'AFHT s'y est opposée, et elle a recommandé que l'ASFC continue de recueillir et de diffuser les statistiques comme moyen utile de suivre le rendement et l'observation de l'industrie.

Par conséquent, l'exigence est demeurée inchangée dans le Règlement, même si ces statistiques n'étaient plus recueillies aux mêmes fins que celles prévues initialement. Comme suite à d'autres consultations, l'ASFC a informé l'AFHT par lettre écrite, en mars 2016, que la collecte des données sur les ventes cesserait. L'AFHT a exprimé ses préoccupations dans une réponse par lettre en mai 2016. L'ASFC a évalué à fond l'utilisation opérationnelle potentielle des statistiques sur les ventes mensuelles des BHT, et elle a conclu que l'avantage lié à l'observation du programme est réalisé plus efficacement au moyen de vérifications régulières et du pouvoir d'examen des livres et des registres que lui confère le paragraphe 40(1) de la *Loi sur les douanes*.

En vertu de ce paragraphe, quiconque importe des marchandises pour tout usage commercial doit tenir des registres sur ces marchandises, les présenter à un agent qui en fait la demande et répondre véridiquement à toute question à leur sujet. Malgré les avantages possibles cités par l'AFHT pour l'industrie, les fournisseurs, les régies provinciales des alcools et les autres ministères, il incombe à ces intervenants de recueillir les données requises pour administrer leur programme.

L'ASFC a confirmé que les rapports mensuels sur les ventes n'étaient pas nécessaires pour l'administration du Programme des BHT, et elle a informé l'AFHT par écrit, le 8 juin 2017, que l'exigence de fournir ces statistiques sur les ventes serait éliminée. Cependant, l'industrie continuerait de recevoir des rapports fusionnés jusqu'à ce que le Règlement soit modifié. De 2014 à 2017, la question a aussi été discutée avec l'AFHT à diverses réunions et conférences.

There was no consultation done regarding the removal of the requirement to provide the annual report. The yearly statistics were obtained from the revised monthly report (Form B117, revised in 2006) and operators were advised they no longer had to submit this form as of April 2007. The reference to the Form B127 was removed from policy, and the form itself was removed from the CBSA website in 2008, as part of the Business Simplification Initiative. The CBSA has not been providing any report nor disseminating any data regarding this form since then. No DFS operators, nor the FDFA, have contested the repeal.

Rationale

The proposed amendments are relieving in nature and result in the removal of existing regulatory requirements that would achieve cost savings for the DFS industry while preserving those elements that ensure program compliance. The proposed amendments also help to ensure that the regulatory framework that the CBSA administers for oversight of the DFS industry reflects the current operational environment and program needs.

The proposed amendments would have benefits in the form of reductions in the administrative burden imposed on DFS operators over 10 years by a TPV of \$287,000 (\$41,000 annualized) resulting in an estimated annualized savings of \$916 per medium/large operator and \$559 per small operator. The proposed amendments would not introduce any new requirements on the DFS industry; therefore, no new costs would be imposed as a result of these amendments.

Contact

Marie-Josée Charette
Acting Manager
Programs Branch
Canada Border Services Agency
Telephone: 613-941-3495
Email: Marie-Josée.Charette@cbsa-asfc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 30^a, paragraphs 164(1)(i)^b and (j), and 167.1(b)^c of the *Customs Act*^d, proposes to make the annexed *Regulations Amending the Duty Free Shop Regulations*.

^a S.C. 1995, c. 41, s. 7

^b S.C. 1992, c. 28, ss. 30(1)

^c S.C. 1992, c. 28, ss. 31(1)

^d R.S., c. 1 (2nd Suppl.)

Aucune consultation n'a été menée au sujet de l'élimination de l'exigence de fournir le rapport annuel. Les statistiques annuelles ont été tirées du rapport mensuel révisé (formulaire B117, révisé en 2006), et les exploitants ont été informés qu'ils n'avaient plus à soumettre le rapport annuel à compter d'avril 2007. La mention du formulaire B127 a été supprimée de la politique et le formulaire a été retiré du site Web de l'ASFC en 2008 dans le cadre de l'Initiative de simplification des activités. Depuis, l'ASFC n'a fourni aucun rapport et n'a diffusé aucune donnée sur ce rapport. Aucun exploitant de BHT ni l'AFHT ne s'y sont opposés.

Justification

Les modifications d'allègement proposées entraîneraient l'élimination d'exigences réglementaires en vigueur et permettraient des économies de coûts pour l'industrie des BHT tout en préservant les éléments qui assurent la conformité au programme. Elles aideraient également à veiller à ce que le cadre réglementaire de surveillance de l'industrie des BHT, administré par l'ASFC, tienne compte du contexte opérationnel actuel et réponde aux besoins du programme.

Les modifications proposées offrirait des avantages sous forme de réduction du fardeau administratif pour les exploitants de BHT de 287 000 \$ en VAT sur 10 ans (41 000 \$ en valeur annualisée), ce qui donne des économies annualisées estimatives de 916 \$ par moyenne/grande entreprise et de 559 \$ par petite entreprise. Les modifications proposées ne créeraient pas de nouvelles exigences pour l'industrie des BHT; par conséquent, aucun coût additionnel ne serait imposé.

Personne-ressource

Marie-Josée Charette
Gestionnaire par intérim
Direction générale des programmes
Agence des services frontaliers du Canada
Téléphone : 613-941-3495
Courriel : Marie-Josée.Charette@cbsa-asfc.gc.ca

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 30^a et des alinéas 164(1)(i)^b et (j) et 167.1b)^c de la *Loi sur les douanes*^d, se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur les boutiques hors taxes*, ci-après.

^a L.C. 1995, ch. 41, art. 7

^b L.C. 1992, ch. 28, par. 30(1)

^c L.C. 1992, ch. 28, par. 31(1)

^d L.R., ch. 1 (2^e suppl.)

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Marie-Josée Charette, Acting Manager, Programs Branch, Canada Border Services Agency (email: Marie-Josée.Charette@cbsa-asfc.gc.ca).

Ottawa, February 28, 2019

Jurica Čapkun
Assistant Clerk of the Privy Council

Regulations Amending the Duty Free Shop Regulations

Amendments

1 Paragraphs 3(6)(c) and (d) of the *Duty Free Shop Regulations*¹ are repealed.

2 Subsection 6(2) of the Regulations is replaced by the following:

(2) No licence shall be valid for more than 10 years.

3 Paragraphs 13(1)(a) and (b) of the Regulations are repealed.

4 Subsection 14(a) of the Regulations is repealed.

5 Paragraph 16(1)(b) of the Regulations is repealed.

6 Section 17 of the Regulations is repealed.

Consequential Amendment to the Designated Provisions (Customs) Regulations

7 Item 1 of Part 5 of Schedule 1 to the *Designated Provisions (Customs) Regulations*² is repealed.

8 Item 7 of Part 5 of Schedule 1 to the Regulations is repealed.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Marie-Josée Charette, gestionnaire par intérim, Direction générale des programmes, Agence des services frontaliers du Canada (courriel : Marie-Josée.Charette@cbsa-asfc.gc.ca).

Ottawa, le 28 février 2019

Le greffier adjoint du Conseil privé
Jurica Čapkun

Règlement modifiant le Règlement sur les boutiques hors taxes

Modifications

1 Les alinéas 3(6)c) et d) du *Règlement sur les boutiques hors taxes*¹ sont abrogés.

2 Le paragraphe 6(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(2) La durée de validité maximale de l'agrément est de dix ans.

3 Les alinéas 13(1)a) et b) du même règlement sont abrogés.

4 L'alinéa 14a) du même règlement est abrogé.

5 L'alinéa 16(1)b) du même règlement est abrogé.

6 L'article 17 du même règlement est abrogé.

Modifications connexes au Règlement sur les dispositions désignées (douanes)

7 L'article 1 de la partie 5 de l'annexe 1 du *Règlement sur les dispositions désignées (douanes)*² est abrogé.

8 L'article 7 de la partie 5 de l'annexe 1 du même règlement est abrogé.

¹ SOR/86-1072

² SOR/2002-336

¹ DORS/86-1072

² DORS/2002-336

9 Items 9 and 10 of Part 5 of Schedule 1 to the Regulations are repealed.

Coming into Force

10 (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are registered.

(2) Sections 1 to 5 and sections 7 and 8 are deemed to have come into force on December 11, 2014.

[10-1-o]

9 Les articles 9 et 10 de la partie 5 de l'annexe 1 du même règlement sont abrogés.

Entrée en vigueur

10 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date de son enregistrement.

(2) Les articles 1 à 5, 7 et 8 sont réputés être entrés en vigueur le 11 décembre 2014.

[10-1-o]

Accessible Transportation for Persons with Disabilities Regulations

Statutory authority

Canada Transportation Act

Sponsoring agency

Canadian Transportation Agency

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Executive summary

Issues: Persons with disabilities face barriers that affect their ability to fully participate in activities of everyday living, including travel. The accessibility of travel in Canada varies across the transportation system, creating uncertainty for persons with disabilities and an uneven regulatory playing field for industry. Canada lags behind other countries that have comprehensive and enforceable regulations in this area. In addition, there are emerging areas where “ground rules” are needed to ensure the full accessibility of persons with disabilities when they are travelling, including those with severe food allergies and those needing additional seating on board for reasons such as a personal attendant or service dog — the “one person, one fare” (1p1f) concept.

Description: The Canadian Transportation Agency (CTA) proposes to create a single comprehensive set of accessible transportation regulations, the *Accessible Transportation for Persons with Disabilities Regulations* (ATPDR or the proposed Regulations), pursuant to subsection 170(1) of the *Canada Transportation Act* (the Act).

The proposed Regulations would apply to large carriers, as defined, that provide transportation services in the air, rail, marine and intercity bus modes, as well as the terminals that serve them; they would also apply to the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA) and the Canada Border Services Agency (CBSA). The proposed Regulations would require these entities (collectively referred to herein as “transportation service providers”) to take steps to meet certain standards to

Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées

Fondement législatif

Loi sur les transports au Canada

Organisme responsable

Office des transports du Canada

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Résumé

Enjeux : Les personnes handicapées sont confrontées à des obstacles qui les empêchent de participer pleinement aux activités du quotidien, y compris dans leurs déplacements. L'accessibilité des modes de transport du réseau canadien est variable et entraîne de l'incertitude chez les personnes handicapées ainsi que des règles inégales pour l'industrie. Le Canada accuse du retard sur d'autres pays qui ont adopté des règlements complets et exécutoires à cet égard. De plus, dans certains nouveaux domaines, il faut établir des « règles de base » pour assurer l'accessibilité complète aux personnes handicapées durant leurs déplacements, notamment les personnes ayant de graves allergies alimentaires et celles qui ont besoin d'un siège supplémentaire à bord parce qu'elles ont un accompagnateur ou un chien aidant, d'où le concept « une personne, un tarif » (1p1t).

Description : L'Office des transports du Canada (OTC) propose de créer un seul règlement complet sur l'accessibilité des transports, soit le *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées* (RTAPH ou le règlement proposé), en vertu du paragraphe 170(1) de la *Loi sur les transports au Canada* (la Loi).

Le règlement proposé s'appliquerait aux gros transporteurs, selon la définition, qui fournissent des services de transport par aéronef, train, traversier et autocar, ainsi qu'aux gares qui les desservent; il viserait également l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC). Le règlement proposé exigerait que ces entités (collectivement nommées « fournisseurs de services de transport » dans le présent

make travel more accessible and consistent for persons with disabilities.

Specifically, the proposed Regulations would codify relevant provisions of the CTA's six voluntary codes of practice; build on relevant provisions of Part VII of the existing *Air Transportation Regulations* (ATR) and the *Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations* (PTR); include new requirements concerning accessible services, transportation equipment and technology, and communications in respect of operations by carriers and terminals in all modes of transportation, as well as operations by the CATSA and the CBSA; and ensure requirements are enforceable through administrative monetary penalties (AMPS).

Rationale: Subsection 170(1) of the Act allows the CTA to make regulations for the purpose of eliminating undue obstacles in the transportation system under the legislative authority of Parliament to the mobility of persons with disabilities. However, current accessibility provisions for the national transportation system are generally voluntary (i.e. not legally binding), and have not kept pace with developments since the early 2000s. For example, accessible technology and equipment have changed; modern accessibility expectations for security and border screening, including accessible communications, have evolved; and issues such as severe food allergies have emerged. Codifying voluntary provisions into binding and enforceable regulations — and further refining these provisions to reflect key developments and modern expectations for accessible transportation — will support the CTA's mandate to ensure the human right of persons with disabilities to an accessible transportation system. More broadly, the proposed Regulations are complementary to measures set out in Bill C-81, the *Accessible Canada Act*, and would thereby help achieve the Government's commitment of a "truly inclusive and accessible Canada," and advance the objective of positioning Canada as a world leader in accessible transportation. The proposed Regulations would also help fulfill the Government of Canada's priority, as stated by the Prime Minister on December 3, 2018 (the International Day of Persons with Disabilities), "to promote the rights of Canadians with disabilities and build a fairer, more accessible country for all." Finally, by establishing, for the first time, a binding and enforceable set of accessibility requirements across all modes of transportation, the proposed Regulations would help meet Canada's commitments as a State Party to the United Nations Convention on the Rights of Persons with Disabilities (CRPD).

document) prennent des mesures pour répondre à certaines normes afin de rendre les déplacements plus accessibles et uniformes pour les personnes handicapées.

Le règlement proposé permettra plus particulièrement de codifier les dispositions pertinentes des six codes de pratiques volontaires de l'OTC; d'intégrer les dispositions pertinentes de la partie VII de l'actuel *Règlement sur les transports aériens* (RTA) et du *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience* (RFP); d'intégrer de nouvelles exigences concernant les services, la technologie et l'équipement de transport, et les communications accessibles relativement aux activités menées par les transporteurs et les gares dans tous les modes de transport ainsi qu'à celles menées par l'ACSTA et l'ASFC; de voir à ce que les exigences soient exécutoires et passibles de sanctions administratives pécuniaires (SAP).

Justification : Le paragraphe 170(1) de la Loi permet à l'OTC de prendre des règlements afin d'éliminer tout obstacle abusif dans le réseau de transport assujéti à la compétence législative du Parlement aux possibilités de déplacement des personnes ayant une déficience. Toutefois, les dispositions courantes en matière d'accessibilité pour le réseau de transport national sont habituellement volontaires (c'est-à-dire non juridiquement contraignantes), et n'ont pas suivi le rythme des avancées depuis le début des années 2000. Par exemple, l'équipement et la technologie accessibles ont changé, les attentes en matière d'accessibilité aux points de contrôle de sûreté et dans les services frontaliers ont évolué, notamment en matière de communications accessibles, et de nouveaux enjeux sont apparus, comme de graves allergies alimentaires. Pour soutenir le mandat de l'OTC visant à protéger le droit fondamental des personnes handicapées à un réseau de transport accessible, il faut codifier les dispositions volontaires pour en faire des règles contraignantes et exécutoires, mais aussi les améliorer afin qu'elles reflètent les principales avancées et les attentes modernes en matière de transports accessibles. De façon plus générale, le règlement proposé s'inscrit en complément des mesures énoncées dans le projet de loi C-81, la *Loi canadienne sur l'accessibilité*, pour ainsi aider à atteindre l'objectif du gouvernement « de faire du Canada un pays véritablement inclusif et accessible », mais aussi de positionner le Canada à titre de chef de file mondial en transports accessibles. Le règlement proposé aiderait en outre à donner suite à la priorité du gouvernement du Canada, comme l'a déclaré le premier ministre le 3 décembre 2018 à l'occasion de la Journée internationale des personnes handicapées, soit « promouvoir les droits des Canadiens ayant un handicap et bâtir un pays plus juste et accessible pour tous ». Enfin, comme il renfermera pour la première fois des exigences contraignantes et exécutoires visant tous les modes de transport, le règlement proposé permettra au Canada d'honorer ses engagements à titre de

signataire de la Convention relative aux droits des personnes handicapées de l'Organisation des Nations Unies (CRDPH).

Background

Persons with disabilities in Canada face barriers that affect their ability to fully participate in activities of everyday living, such as travel. Members of the disability community widely report that they face attitudinal barriers, as well as indirect barriers to participation when their needs are not reflected in service delivery and design. In 2012, it was estimated that one in seven Canadians aged 15 years or older reported a disability that limited their daily activities. Today, the population of persons with disabilities continues to grow, along with the number of passengers travelling through the national transportation system.

Canada is committed to the human right of persons with disabilities to equal participation in society, including accessible transportation. The Act gives the CTA the responsibility to eliminate undue obstacles to provide persons with disabilities access to Canada's national transportation system. The CTA has fulfilled its mandate in part by adjudicating accessibility complaints, developing and promoting resource tools for both industry and persons with disabilities, and monitoring for compliance. As well, the CTA is responsible for developing and administering accessibility standards that apply to the transportation system for all modes of transportation under federal jurisdiction.

A key way in which the CTA has fulfilled its mandate is by adjudicating accessibility complaints filed by persons with disabilities under Part V of the Act. The CTA, an independent, quasi-judicial tribunal and regulator, resolves complaints on a case-by-case basis, consistent with the approach used for remedying discrimination under human rights law. Transportation service providers have the responsibility to ensure that persons with disabilities have equal access to national transportation services; accommodate persons with disabilities, up to the point of undue hardship; provide accommodation in a manner that respects the dignity of persons with disabilities; and provide accommodation that considers a person's unique disability-related needs. In that context, CTA decisions in recent years have affirmed, for example, the right of persons with severe allergies to have a "buffer zone" on board aircraft; the 1p1f principle for domestic travel; and the right for persons with disabilities to sufficient space to accommodate their service dog. These decisions, however, only apply to the particular transportation service

Contexte

Les personnes handicapées sont confrontées à des obstacles qui les empêchent de participer pleinement aux activités du quotidien, y compris dans leurs déplacements. Une majorité de membres de la communauté des personnes handicapées affirme faire face à des obstacles comportementaux, mais aussi à des obstacles indirects à la participation lorsque leurs besoins ne sont pas pris en compte dans la prestation et la conception des services. En 2012, on estimait que parmi les Canadiens de 15 ans ou plus, un sur sept avait signalé avoir un handicap limitant ses activités quotidiennes. Aujourd'hui, la population de personnes handicapées continue de croître et, avec elle, le nombre de passagers empruntant le réseau de transport national.

Le Canada s'est engagé à ce que les personnes handicapées aient pleinement le droit de participer à la société au même titre que leurs concitoyens, y compris le droit à l'accessibilité des transports. En vertu de la Loi, l'OTC a la responsabilité d'éliminer les obstacles abusifs pour donner aux personnes handicapées un accès au réseau de transport national. L'OTC a rempli son mandat de plusieurs façons : il s'est prononcé dans des plaintes en matière d'accessibilité, a conçu des outils d'information qu'il a promus tant auprès de l'industrie que des personnes handicapées, et a surveillé la conformité. L'OTC est en outre chargé de concevoir et d'administrer des normes d'accessibilité pour tous les modes de transport du réseau de transport fédéral.

Une des principales façons pour l'OTC de remplir son mandat est de se prononcer dans des plaintes en matière d'accessibilité déposées par des personnes handicapées en vertu de la partie V de la Loi. En tant que tribunal quasi judiciaire indépendant et organisme de réglementation, l'OTC règle au cas par cas les plaintes à l'aide d'une démarche qui concorde avec celle qui sert à déterminer les cas de discrimination et à y remédier en vertu de la législation sur les droits de la personne. Les fournisseurs de services de transport doivent veiller à ce que les personnes handicapées bénéficient d'un accès égal aux services de transport nationaux; prendre des mesures d'accommodement pour les personnes handicapées, sans se voir imposer une contrainte excessive; fournir l'accommodement d'une manière qui respecte la dignité des personnes handicapées et qui répond aux besoins uniques de la personne liés à son handicap. Dans ce contexte, l'OTC a par exemple confirmé dans de récentes décisions le droit des personnes ayant des allergies graves à ce qu'une zone tampon soit aménagée à bord des aéronefs; le principe 1p1t visant les

provider involved in the case, rather than more broadly across all industry or modes.

The CTA is also responsible for developing and administering accessibility standards that apply to the transportation system for all modes of transportation under federal jurisdiction, notably by regulations approved by the Governor in Council. Through regulations, a uniform set of requirements across industry and modes of transportation can be established, providing more certainty, transparency and fairness for all stakeholders.

To date, the CTA has implemented two sets of regulations pertaining to accessible travel: Part VII of the ATR and the PTR.

- Pursuant to Part VII of the ATR, the CTA regulates the terms and conditions of the domestic carriage of persons with disabilities in aircraft of 30 or more passenger seats. The ATR set out requirements such as: services to be provided upon request, for example assistance at check-in and with boarding, deplaning, and baggage; requirements regarding the carriage and handling of mobility aids; and requirements regarding the carriage of service animals. However, Part VII of the ATR dates to the early 1990s, and has become outdated in certain respects; for example, it does not cover the need for accessible self-serve kiosks at check-in. As well, it only applies to the domestic operations of Canadian carriers. It does not address technical specifications to ensure accessibility on board aircraft, which are only covered in a voluntary code of practice (see further below).
- The PTR set out requirements for rail, marine and air carriers (with the exception of small air carriers), as well as rail, marine and air terminal operators (with the exception of small air terminals), to ensure that their employees and contractors who provide different types of transportation-related services to persons with disabilities are properly trained to do so. The PTR require employees and contractors to receive training for topics such as the policies and procedures regarding persons with disabilities, including relevant regulatory requirements; the needs of persons with disabilities, including methods of communication; providing transfer assistance to persons with disabilities; and handling of mobility aids, and proper methods of carrying and stowing mobility aids. Certain gaps have been noted in the PTR, for example, they do not apply to intercity bus carriers, terminals, or the CBSA. They do not reflect the need for training concerning new technologies, such as automated self-service kiosks and on-board entertainment, and do not prescribe a minimum frequency for refresher training.

déplacements à l'intérieur du Canada; le droit des personnes handicapées à disposer de suffisamment d'espace pour leur chien aidant. Ces décisions ne s'appliquent toutefois qu'au fournisseur de services de transport partie à un cas, et non de façon générale à toute l'industrie et à tous les modes de transport.

L'OTC a également la responsabilité de concevoir et d'administrer des normes d'accessibilité applicables au réseau de transport, pour tous les modes de transport de compétence fédérale, notamment au moyen d'une réglementation approuvée par le gouverneur en conseil. Au moyen de règlements, il est possible d'établir des exigences uniformes visant toute l'industrie et tous les modes de transport, afin d'obtenir davantage de certitude, de transparence et d'équité pour l'ensemble des intervenants.

À ce jour, l'OTC a instauré deux règlements dans lesquels est abordée la question de l'accessibilité des déplacements, soit la partie VII du RTA et le RFP.

- En vertu de la partie VII du RTA, l'OTC réglemente les conditions de transport intérieur des personnes handicapées à bord des aéronefs de 30 sièges passagers ou plus. Le RTA énonce certaines exigences, comme les services à fournir sur demande, par exemple l'assistance pour l'enregistrement, l'embarquement, le débarquement et les bagages; des exigences à l'égard du transport et de la manutention des aides à la mobilité ainsi que des exigences à l'égard du transport d'animaux aidants. Toutefois, comme la partie VII du RTA date du début des années 90, certaines dispositions sont désuètes. Par exemple, il n'y a rien sur les guichets libre-service accessibles à l'enregistrement, et les dispositions du RTA ne visent que les activités intérieures des transporteurs canadiens. Aucune spécification technique permettant de garantir l'accessibilité à bord des aéronefs n'y figure; il en est uniquement question dans les codes de pratiques volontaires (voir plus bas).
- Le RFP établit des exigences pour les transporteurs ferroviaires, maritimes et aériens (à l'exception des petits transporteurs aériens), ainsi que pour les exploitants de gares ferroviaires, de gares maritimes et d'aérogares (à l'exception des petites aérogares), afin que leurs employés et entrepreneurs qui fournissent différents types de services de transport aux personnes handicapées soient adéquatement formés pour le faire. Le RFP exige que les employés et les entrepreneurs reçoivent une formation sur des sujets comme les politiques et les procédures concernant les personnes handicapées, dont les exigences réglementaires pertinentes; les besoins des personnes handicapées, notamment les méthodes de communication; l'aide au transfert des personnes handicapées ainsi que la manutention des aides à la mobilité et les moyens convenables pour transporter et ranger ces aides. Le RFP renferme certaines lacunes : par exemple, il ne s'applique pas aux autocaristes, aux gares, ni à l'ASFC. Il ne tient pas compte de la nécessité d'une formation sur les

The CTA has also implemented six voluntary codes of practice: [Aircraft Accessibility for Persons with Disabilities](#); [Passenger Rail Car Accessibility and Terms and Conditions of Carriage by Rail of Persons with Disabilities](#); [Ferry Accessibility for Persons with Disabilities](#); [Removing Communication Barriers for Travellers with Disabilities](#); [Passenger Terminal Accessibility](#); and [Accessibility of Non-National Airports System Air Terminals](#).

The CTA relies heavily on the codes of practice — which were developed in collaboration with industry and the disability community from the late 1990s to the early 2000s — as the principal means of addressing accessibility issues on a systemic basis. These codes set out minimum accessibility standards that transportation service providers (carriers and terminal operators) are expected to meet and encouraged to exceed. However, in contrast to CTA regulations, the codes are not legally binding on these carriers and terminal operators, and the CTA cannot enforce them. There is therefore no certainty that the minimum standards are met, and concerns have been raised in recent years that accessibility levels across the national transportation system vary from mode to mode, terminal to terminal and carrier to carrier, and between domestic and international carriers. As well, there is no binding set of requirements in place with respect to accessible security and border screening for travellers.

These concerns were highlighted during consultations held with members of the disability community, industry, and the general public as part of the CTA's [Regulatory Modernization Initiative](#) (RMI). The CTA launched the RMI on May 26, 2016, to review and modernize the full suite of regulations it administers. Many of these instruments date back 25 years or more, and need to be updated to reflect changes in user expectations, business models, and best practices in the regulatory field. The RMI encompasses the following four phases: accessible transportation, air transportation, air passenger protection, and rail transportation. Codifying and updating the six voluntary codes of practice is the main focus of the accessible transportation phase of the RMI.

Extensive consultations and analysis during the RMI have demonstrated the need to obtain compliance with standards, achieve greater consistency in the level of accessibility provided to persons with disabilities, and level the

nouvelles technologies, comme les guichets libre-service automatisés et les divertissements à bord, et ne prescrit pas une fréquence minimale pour les cours de recyclage.

L'OTC a également mis en œuvre six codes de pratiques volontaires : [Accessibilité des aéronefs pour les personnes ayant une déficience](#); [Accessibilité des voitures de chemin de fer et conditions de transport ferroviaire des personnes ayant une déficience](#); [Accessibilité des traversiers pour les personnes ayant une déficience](#); [Élimination des entraves à la communication avec les voyageurs ayant une déficience](#); [Accessibilité des gares de voyageurs](#); [Accessibilité des aéroports qui ne font pas partie du Réseau national des aéroports](#).

L'OTC s'appuie largement sur les codes de pratiques — qu'il a élaborés en collaboration avec l'industrie et la communauté des personnes handicapées de la fin des années 1990 au début des années 2000 — comme étant son principal moyen de traiter des questions d'accessibilité sur une base systémique. Ces codes établissent les normes minimales d'accessibilité que les fournisseurs de services de transport (transporteurs et exploitants de gares) sont tenus de respecter et incités à dépasser. Toutefois, contrairement aux règlements de l'OTC, les codes ne sont pas juridiquement contraignants pour ces transporteurs et ces exploitants de gares, et l'OTC n'a pas le pouvoir de les faire respecter. On ne sait donc pas avec certitude si les normes minimales sont respectées, et des préoccupations ont été soulevées au cours des dernières années quant au fait que les niveaux d'accessibilité du réseau de transport national varient selon le mode de transport, la gare et le transporteur, mais aussi entre transporteurs nationaux et internationaux. Il n'existe pas non plus d'exigences contraignantes en ce qui concerne l'accessibilité aux contrôles de sûreté et aux contrôles frontaliers pour les voyageurs.

Ces préoccupations ont été signalées lors des consultations menées auprès de membres de la communauté des personnes handicapées, de l'industrie et du grand public dans le cadre de l'[Initiative de modernisation de la réglementation](#) (IMR) de l'OTC. Le 26 mai 2016, l'OTC a lancé l'IMR afin de revoir et de moderniser l'ensemble complet de règlements qu'il applique. Bon nombre de ces instruments datent de 25 ans ou plus et doivent être actualisés pour refléter l'évolution des attentes des utilisateurs, des modèles opérationnels et des pratiques exemplaires dans le domaine de la réglementation. L'IMR comprend les quatre phases suivantes : transports accessibles, transports aériens, protection des passagers aériens et transport ferroviaire. La codification et la mise à jour des six codes de pratiques volontaires sont au cœur de la phase de l'IMR consacrée aux transports accessibles.

De vastes consultations et analyses au cours de l'IMR ont révélé qu'il faut inciter les fournisseurs de services de transport à se conformer aux normes et à uniformiser le niveau d'accessibilité pour les personnes handicapées,

playing field among transportation service providers in the national transportation system. The way forward is for the CTA to consolidate its various accessibility instruments to create a single, comprehensive, enforceable set of accessibility regulations, which would be named the *Accessible Transportation for Persons with Disabilities Regulations* (ATPDR).

The ATPDR would apply to large carriers under the CTA's jurisdiction in the air, rail, marine and intercity bus mode; terminals located in Canada that serve these carriers; and ports located in Canada serving cruise ships. The proposed Regulations would also apply to the CBSA and the CATSA, as entities whose operations are integral to the national transportation system. With this approach, the proposed Regulations would cover a significant proportion of passenger traffic in Canada.

The ATPDR represent the first major step towards achieving binding accessibility standards for federally regulated transportation service providers across all modes of transportation. Building on the extensive consultations held by the CTA from 2016 to 2018, further consultations on a second-stage regulatory package will be initiated later in 2020. This second-stage package would aim to scope in small carriers, including those in northern, regional and remote areas of Canada that may have unique operating circumstances or infrastructure limitations to take into consideration. The second-stage package would also address certain other accessibility-related issues, such as whether to impose the 1p1f rule on international flights, what requirements to establish in respect of emotional support animals, and plans and reporting obligations (in line with Bill C-81, should it receive royal assent).

The ATPDR would complement measures proposed in Bill C-81, the *Accessible Canada Act*, helping to fulfill the Government's commitment of a truly inclusive and accessible Canada. The ATPDR would also support Canada's recognition, through the *Canadian Human Rights Act*, that all individuals should have an opportunity equal with other individuals, without discrimination on the basis of disability. In addition, the proposed Regulations will complement the rights of persons with disabilities under the *Canadian Human Rights Act*, by taking a proactive and systemic approach for identifying, removing and preventing barriers to accessibility. Finally, the proposed Regulations support Canada's commitments as a State Party to the CRPD, in areas including but not limited to accessibility, equality and non-discrimination, and to personal mobility.

mais aussi établir pour ces fournisseurs des règles du jeu équitables partout dans le réseau national de transport. Pour la suite, l'OTC doit consolider ses divers instruments en matière d'accessibilité afin de créer un règlement unique, complet et exécutoire sur l'accessibilité, qui porterait le nom de *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées* (RTAPH).

Le RTAPH s'appliquerait aux gros transporteurs par avion, train, navire et autocar relevant de la compétence de l'OTC; aux gares et aéroports situées au Canada qui les desservent ainsi qu'aux ports situés au Canada qui desservent les paquebots de croisière. Le règlement proposé s'appliquerait également à l'ASFC et à l'ACSTA, entités dont les activités font partie intégrante du réseau de transport national. Grâce à cette approche, le règlement proposé viserait une proportion importante du trafic passagers au Canada.

Le RTAPH représente la première grande étape vers l'établissement de normes d'accessibilité obligatoires pour les fournisseurs de services de transport visés par la réglementation fédérale, tous modes de transport confondus. Fort de ses consultations approfondies menées de 2016 à 2018, l'OTC entamera plus tard en 2020 une deuxième ronde de consultations au sujet d'un dossier sur la réglementation traitant des mesures propres à la deuxième étape. Le dossier de cette seconde étape viserait à inclure les petits transporteurs, notamment ceux qui exploitent leurs services dans le Nord, en région et dans des régions éloignées du Canada, et dont les conditions d'exploitation et les contraintes uniques en matière d'infrastructures pourraient être à considérer. Il sera également question dans ce dossier d'autres enjeux liés à l'accessibilité, comme la question de savoir s'il faut imposer la politique 1p1f pour les vols internationaux, les exigences à établir concernant les animaux de soutien émotionnel et l'obligation de soumettre des plans et des rapports (conformément au projet de loi C-81, s'il reçoit la sanction royale).

Le RTAPH s'inscrirait en complément des mesures proposées dans le projet de loi C-81, *Loi canadienne sur l'accessibilité*, pour aider le gouvernement à honorer son engagement de faire du Canada un pays véritablement inclusif et accessible. Le RTAPH viendrait aussi réaffirmer la reconnaissance, par le Canada, au moyen de la *Loi canadienne sur les droits de la personne*, que tous les individus ont droit à l'égalité des chances, indépendamment des considérations fondées sur la déficience. En outre, le règlement proposé complètera les droits des personnes handicapées en vertu de la *Loi canadienne sur les droits de la personne*, car on adoptera une approche proactive et systémique pour cerner, éliminer et prévenir les entraves à l'accessibilité. Enfin, le règlement proposé appuie les engagements du Canada à titre de signataire à la CRDPH, dans des domaines tels que l'accessibilité, l'égalité et la non-discrimination, et la mobilité des personnes.

Issues

The CTA's RMI revealed that its existing accessibility instruments represent a patchwork of regulations and voluntary standards, some of which are outdated, and inadequate in their scope. This has resulted in inconsistent accessibility-related services and reduced access to transportation services for persons with disabilities. Key gaps and concerns include the following:

- **Uniformity:** CTA adjudication orders made to respond to individual complaints result in some transportation service providers (those that are involved in the complaint at hand) having to remove undue obstacles while their counterparts do not. In addition, the existing regime, consisting of both voluntary codes and regulations, does not apply uniformly to all stakeholders in the national transportation system (notably foreign carriers, the CBSA, and, with respect to service provision, the CATSA [the CATSA is subject to the PTR]).
- **Enforceability:** Carriers and terminal operators are expected to meet voluntary codes of practice, which cover the accessibility of extra-provincial rail, ferry and bus modes; communications, including transportation-related technology; equipment; and terminals. However, these are not enforceable. Some transportation service providers meet the voluntary standards, but the CTA has no power to enforce voluntary codes of practice to require compliance.
- **Best practices and emerging issues:** The existing regulations and a number of the voluntary standards, dating from the 1990s, do not reflect current business models, user expectations, and best practices in the regulatory field. They have not kept up with the globalization of travel or the rising number of travellers, including persons with disabilities. They do not reflect changes in technology and the equipment now used by transportation service providers, such as online check-in, self-service kiosks, and on-board entertainment systems. The existing regulations also do not reflect the widespread reliance on electronic means to communicate and to enhance independence, or the new types of mobility aids and assistive devices. Finally, the existing regime does not reflect best practices and expectations around emerging issues, such as severe allergies and the 1p1f concept that has been established in jurisprudence.

Enjeux

L'IMR de l'OTC a révélé que ses actuels instruments d'accessibilité forment un ensemble disparate de règlements et de normes volontaires, dont certains sont désuets et de portée insuffisante. Pour les personnes handicapées, la situation se traduit par des services liés à l'accessibilité qui manquent d'uniformité et par un accès réduit aux services de transport. Les principales lacunes et préoccupations sont présentées ci-dessous :

- **Uniformité :** Les ordonnances prononcées par l'OTC pour répondre à des plaintes individuelles obligent certains fournisseurs de services de transport (ceux qui sont concernés par la plainte en question) à éliminer les obstacles abusifs, tandis que leurs homologues n'ont pas à le faire. De plus, le régime actuel, composé de codes volontaires et de règlements, ne s'applique pas uniformément à tous les intervenants du réseau de transport national (notamment les transporteurs étrangers, l'ASFC et, en ce qui concerne la prestation des services, l'ACSTA [qui est assujettie au RFP]).
- **Applicabilité :** On s'attend à ce que les transporteurs et les exploitants de gares et d'aéroports respectent les codes de pratiques volontaires, qui portent sur l'accessibilité des modes de transport extraprovinciaux par train, traversier et autocar; les communications, dont la technologie liée au transport; l'équipement et les gares et aéroports. Toutefois, ils ne sont pas exécutoires. Certains fournisseurs de services de transport respectent les normes volontaires, mais l'OTC n'a pas le pouvoir de les obliger à se conformer à des codes de pratiques volontaires.
- **Pratiques exemplaires et nouveaux enjeux :** Les règlements actuels et un certain nombre de normes volontaires datant des années 1990 ne reflètent pas les actuels modèles opérationnels, les attentes des utilisateurs et les pratiques exemplaires dans le domaine de la réglementation. Ils n'ont pas suivi le rythme de la mondialisation des voyages ni le nombre croissant de voyageurs, y compris les personnes handicapées. Ils ne tiennent pas compte des changements technologiques ni de l'équipement qu'utilisent désormais les fournisseurs de services de transport, comme l'enregistrement en ligne, les guichets libre-service et les systèmes de divertissement à bord. Les règlements courants ne reflètent pas non plus le recours généralisé à des moyens électroniques pour communiquer et accroître l'autonomie ni les nouveaux types d'aides à la mobilité et d'appareils et accessoires fonctionnels. Enfin, le régime actuel ne reflète pas les pratiques exemplaires ni les attentes concernant de nouveaux enjeux, comme les allergies graves et le concept 1p1t qui a été établi dans la jurisprudence.

Objectives

The overarching objective of the proposed regulatory package is to promote the inclusion and participation of persons with disabilities in society by creating comprehensive and enforceable accessible transportation requirements that are applicable to all modes of transportation, and enabling persons with disabilities to travel with a predictable and consistent level of accessibility across a barrier-free modern national transportation system.

In general, the proposed Regulations would support a predictable, fair and uniform accessible transportation system by reinforcing the rights of persons with disabilities and the obligations of transportation service providers, and making sure requirements can be enforced.

Description

The proposed Regulations, entitled the ATPDR, would create a new, single, comprehensive and enforceable set of regulations. The ATPDR would ensure that all Canadians, including persons with disabilities, have equal access to the national transportation system. Transportation service providers subject to the proposed Regulations would be required to take steps and meet the proposed standards to make travel more accessible and consistent for persons with disabilities. The ATPDR cover the following eight broad areas:

- (1) *Application, definitions and interpretation*: setting out which transportation service providers are covered, incorporating definitions reflecting human rights principles, and affirming that the *Canadian Human Rights Act*, and safety-related requirements in law, are not affected by the proposed Regulations;
- (2) *Service requirements in the accessibility of transportation*: incorporating and enhancing existing service requirements and standards for carriers set out in current regulations and codes of practice, such as the requirement for carriers in all modes to assist with check-in, boarding and disembarking;
- (3) *Technical requirements for facilities and equipment*: setting out the technical specifications regarding the accessibility of transportation equipment;
- (4) *Terminals*: setting out, in respect of all modes, the accessibility services to be provided by terminal operators and the technical specifications regarding the accessibility of terminal buildings and equipment used at terminals;
- (5) *Security screening and border clearance*: clarifying accessible transportation requirements for the CATSA and the CBSA, as entities whose operations are integral to the national transportation system;

Objectifs

L'objectif principal du dossier sur la réglementation proposée consiste à promouvoir l'inclusion et la participation des personnes handicapées dans la société par l'établissement d'exigences complètes et exécutoires en matière de transport accessible qui visent tous les modes de transport, permettant ainsi aux personnes handicapées de se déplacer dans un réseau de transport national moderne et libre d'obstacles, réseau dont le niveau d'accessibilité sera prévisible et uniforme.

En général, le règlement proposé développerait un réseau prévisible, équitable et uniforme en matière de transports accessibles où l'on renforcerait les droits des personnes handicapées et les obligations des fournisseurs de services de transport, et l'on s'assurerait que les exigences soient respectées.

Description

Le règlement proposé, intitulé RTAPH, serait nouveau, unique, complet et exécutoire et il permettrait qu'on veuille à ce que tous les Canadiens, y compris les personnes handicapées, aient un accès égal au réseau de transport national. Les fournisseurs de services de transport assujettis au règlement proposé seraient tenus de prendre des mesures et de respecter les normes proposées pour rendre les déplacements plus accessibles et plus uniformes pour les personnes handicapées. Le RTAPH porte sur les huit grands sujets suivants :

- (1) *Application, définitions et interprétation* : déterminer quels fournisseurs de services de transport seront visés, incorporer des définitions alignées sur les principes des droits de la personne et confirmer que la *Loi canadienne sur les droits de la personne* de même que les obligations de sécurité dans les lois ne seront pas touchées par le règlement proposé;
- (2) *Obligations de services en matière d'accessibilité des transports* : intégrer ensemble et améliorer les exigences et les normes de service visant les transporteurs qui sont énoncées dans les règlements et les codes de pratiques actuels, comme l'obligation pour les transporteurs de tous les modes de transport de fournir de l'aide à l'enregistrement, à l'embarquement et au débarquement;
- (3) *Exigences techniques pour les installations et l'équipement* : établir les spécifications techniques relatives à l'accessibilité de l'équipement de transport;
- (4) *Gares et aéro-gares* : fixer, pour tous les modes, les services d'accessibilité que devront fournir les exploitants de gares et définir les spécifications techniques concernant l'accessibilité des différents bâtiments dans les gares et les aéro-gares, mais aussi de l'équipement qu'on y utilise;
- (5) *Contrôle de sûreté et contrôle frontalier* : clarifier les exigences en matière de transports accessibles

- (6) *Training*: incorporating clear training requirements for carriers, terminal operators, the CBSA and the CATSA;
- (7) *Communication*: ensuring the communication of information provided by transportation service providers is fully accessible, including the use of websites and automated self-service kiosks for processes such as check-in and border clearance; and
- (8) Administrative monetary penalties (AMPS) for non-compliance.

A more detailed description of each of these areas is provided below.

1. Application, definitions and interpretation

Application

The application of the ATPDR would vary depending on the mode and nature of the accessibility provision, e.g. accessibility services, such as wheelchair or check-in assistance, or technical requirements for equipment and facilities, such as accessible washrooms. The ATPDR would cover most passenger travel in Canada across all modes by scoping in major carriers and the terminals that serve them. The CATSA and the CBSA would also be subject to regulatory requirements, given their operations are integral to travel within the national transportation system. More specific information regarding the application of the proposed Regulations follows below.

Carriers

Across the modes, service provisions would apply to both domestic and international carriers, with the exception of the 1p1f concept, which would only apply to domestic travel. Further consultations at the international level are required before any decision is taken to extend this regulatory requirement to international travel. In addition, technical provisions would apply to Canadian operators only and generally align with requirements in the United States and the European Union (EU), which already regulate fleet specifications.

In regard to the **air mode**, service provisions would apply to both domestic and international large air carriers. Large air carriers are those that have transported at least one million passengers in each of the two preceding calendar years, or are air carriers that are under a commercial agreement with a large air carrier and are operating a

pour l'ACSTA et l'ASFC en tant qu'entités dont les activités font partie intégrante du réseau de transport national;

- (6) *Formation* : intégrer des exigences claires en matière de formation pour les transporteurs, les exploitants de gares et d'aéroports, l'ASFC et l'ACSTA;
- (7) *Communication* : veiller à ce que la communication de l'information par les fournisseurs de services de transport soit entièrement accessible, y compris pour l'utilisation des sites Web et des guichets libre-service automatisés lors de processus comme l'enregistrement et le contrôle frontalier;
- (8) Sanctions administratives pécuniaires (SAP) en cas de non-conformité.

Chacun de ces domaines est décrit plus en détail dans les sections ci-dessous.

1. Application, définitions et interprétation

Application

L'application du RTAPH variera selon le mode et en fonction de la nature de la disposition sur l'accessibilité, par exemple les services d'accessibilité, comme l'aide avec un fauteuil roulant ou à l'enregistrement, ou les exigences techniques visant l'équipement et les installations, comme les toilettes accessibles. Le RTAPH, dont le champ d'application englobera les principaux transporteurs ainsi que les gares et aéroports qui les desservent, encadrera la plupart des déplacements des passagers au Canada dans tous les modes de transport. L'ACSTA et l'ASFC seraient également assujetties aux exigences du règlement proposé, étant donné que leurs activités font partie intégrante des déplacements dans le réseau de transport national. Des renseignements plus précis sur l'application du règlement proposé suivent ci-dessous.

Transporteurs

Dans tous les modes, les dispositions relatives aux services s'appliqueraient aux transporteurs nationaux et internationaux, sauf la politique 1p1f, qui ne s'appliquerait qu'aux voyages intérieurs. D'autres consultations à l'échelle internationale sont nécessaires avant de décider d'étendre cette exigence aux voyages internationaux. Pour leur part, les dispositions techniques ne s'appliqueraient qu'aux exploitants canadiens et seraient généralement harmonisées avec celles des États-Unis et de l'Union européenne, qui réglementent déjà les spécifications des parcs et des flottes.

En ce qui concerne le **transport aérien**, les dispositions relatives aux services s'appliqueraient aux gros transporteurs aériens intérieurs et internationaux. Ces derniers sont ceux qui ont transporté au moins un million de passagers au cours de chacune des deux années civiles précédentes, ou sont les transporteurs aériens qui exploitent un

flight or carrying passengers on behalf of that carrier. Large air carriers fly more than 9 out of 10 Canadian passengers. Large air carriers include Air Canada, West Jet, United Air, British Airways and Air France. Technical provisions (including aircraft specifications) would apply to aircraft with 30 or more passenger seats operated by large air carriers that are Canadian.

In respect of the **rail mode**, both service and technical provisions would apply to VIA Rail, accounting for 97% of intercity passenger rail traffic in Canada. Service provisions would also apply to Amtrak's operations into Canada.

Regarding the **marine mode**, service provisions would apply to ferry operators that provide the transportation of passengers between two or more provinces, or from a point of origin in Canada to a point of destination in a foreign country, using ferries of at least 1 000 gross tonnes on which on-board services are offered to passengers. Technical provisions would apply to those ferry operators meeting the above capacity and service criteria and that transport passengers across provincial borders, or that originate from Canada and travel into another country.

With respect to the **intercity bus mode**, both service and technical provisions would apply to Greyhound and Mega Bus's operations in Canada.

Terminals

Certain service and technical provisions would also apply to terminals that serve the above air, rail, marine and intercity bus carriers, that have, on average, at least 10 employees (including contracted personnel). Air terminals are subject to the proposed Regulations if they have enplaned/deplaned more than 200 000 passengers in each of the two preceding calendar years, or are located in a national or provincial capital. These criteria are designed to scope in the majority of terminal operators while ensuring that the operators are of sufficient size to feasibly implement the requirements. Finally, technical provisions would apply to ports serving cruise ships in Canada (i.e. that permit mooring of cruise ships).

aéronef ou transportent des passagers pour le compte d'un gros transporteur en vertu d'une entente commerciale. Les gros transporteurs aériens ont desservi plus de 9 passagers canadiens sur 10. Ils incluent Air Canada, West Jet, United Air, British Airways et Air France. Les dispositions techniques (y compris les spécifications des aéronefs) s'appliqueraient aux aéronefs de 30 sièges passagers ou plus exploités par les gros transporteurs aériens canadiens.

En matière de **transport ferroviaire**, les dispositions relatives aux services et les dispositions techniques s'appliqueraient à VIA Rail, qui est responsable de 97 % du trafic ferroviaire interurbain de voyageurs au Canada. Les dispositions en matière de services s'appliqueraient également aux activités d'Amtrak au Canada.

En ce qui concerne le **transport maritime**, les dispositions relatives aux services s'appliqueraient aux exploitants de traversiers qui transportent des passagers entre deux provinces ou plus ou encore à partir d'un point d'origine situé au Canada vers un point de destination situé dans un pays étranger au moyen de traversiers d'au moins 1 000 tonneaux de jauge brute à bord desquels des services sont fournis aux passagers. Les dispositions techniques s'appliqueraient aux exploitants de traversiers qui satisfont à ces critères de capacité et de service et qui transportent des passagers au-delà des frontières provinciales, ou ceux en provenance du Canada qui se rendent dans un autre pays.

En ce qui concerne le **service d'autocar**, les dispositions relatives aux services et les dispositions techniques s'appliqueraient aux activités de Greyhound et de Mega Bus au Canada.

Gares et aéro-gares

Certaines dispositions relatives aux services et certaines dispositions techniques s'appliqueraient également aux gares qui desservent les transporteurs susmentionnés qui exploitent des services de transport par train, traversier ou autocar, ainsi qu'aux aéro-gares desservant les transporteurs aériens, et qui comptent, en moyenne, au moins 10 employés (y compris le personnel contractuel). Les aéro-gares sont assujetties à la réglementation si elles ont compté plus de 200 000 passagers au cours de chacune des deux années civiles précédentes, ou si elles sont situées dans une capitale nationale ou provinciale. Ces critères sont conçus pour s'appliquer à la majorité des exploitants de gares et d'aéro-gares, à condition que les exploitants soient de taille assez importante pour être en mesure de mettre en œuvre les exigences. Enfin, les dispositions techniques s'appliqueraient aux ports qui desservent les paquebots de croisière au Canada (c'est-à-dire qui permettent le mouillage de ces paquebots).

The CBSA and the CATSA

The CBSA and the CATSA would be required to follow service and technical requirements to ensure accessible border and airport security screening, respectively.

Training and communications

Training and communication obligations would apply to all domestic carriers and terminals subject to the proposed Regulations, as well as to the CBSA and the CATSA.

2. Service requirements for the accessibility of transportation

Carriers would have to follow requirements for accessible services, including assistance with check-in for departures and assistance with baggage retrieval for arrivals. In addition to incorporating voluntary requirements in the codes of practice, the ATPDR would include new provisions, notably the ones below.

One person, one fare

Provisions that will be common to carriers in all modes include a “one person, one fare” (1p1f) requirement for domestic travel. This means that in situations where a person with a disability requires seating space that exceeds that which is offered by one passenger seat (in respect of a support person or a service dog, or because of the nature of a person’s disability), carriers would be required to provide one or more additional adjacent passenger seats, at no extra cost. This requirement is based on a 2008 CTA decision and order that applied to certain air carriers, which reflected long-standing principles of equal access to transportation services for persons with disabilities and the CTA’s legislative mandate to remove “undue obstacles” to their mobility.

Service dogs

The proposed Regulations would set out a new definition of “service dogs” that reflects that such dogs provide support for a wide range of disabilities. In line with existing provisions in the ATR, transportation, service providers would be required to accept service dogs for carriage.

A carrier may refuse to carry a service dog if the dog is not well behaved, is aggressive or disruptive, or if its handler has difficulty controlling it. The intent is to safeguard the right of persons with disabilities to travel with legitimate service dogs, while preventing fraud and mitigating health

L’ASFC et l’ACSTA

L’ASFC et l’ACSTA seraient tenues de respecter les exigences techniques et de service pour assurer l’accessibilité du contrôle de sûreté à la frontière et dans les aéroports, respectivement.

Formation et communications

Les obligations en matière de formation et de communication s’appliqueraient à toutes les gares et aéroports et à tous les transporteurs intérieurs assujettis à la réglementation, ainsi qu’à l’ASFC et à l’ACSTA.

2. Exigences en matière de services pour l’accessibilité des transports

Les transporteurs devront respecter les exigences en matière de services accessibles, comme l’aide à l’enregistrement au départ, et à la récupération des bagages à l’arrivée. En plus d’incorporer certaines exigences des codes de pratiques volontaires, le RTAPH inclurait de nouvelles dispositions, notamment celles qui suivent.

Une personne, un tarif

Parmi les dispositions qui seront communes aux transporteurs de tous les modes de transport, pour les voyages intérieurs, on compte la politique « une personne, un tarif » (1p1t). Cette notion signifie que, si une personne handicapée a besoin d’une place assise offrant plus d’espace qu’un siège passager standard (par exemple parce qu’elle doit se déplacer avec un accompagnateur ou un chien aidant, ou en raison de la nature du handicap), les transporteurs seraient tenus de fournir un ou plusieurs sièges passagers adjacents supplémentaires, sans frais. Cette exigence est fondée sur une décision et une ordonnance de 2008 de l’OTC qui s’appliquaient à certains transporteurs aériens et qui cadraient avec les principes de longue date d’égalité d’accès aux services de transport pour les personnes handicapées et le mandat législatif de l’OTC d’éliminer les « obstacles abusifs » à leurs possibilités de déplacement.

Chiens aidants

Le projet de règlement établirait une nouvelle définition de ce qu’est un chien aidant, à savoir que ce type de chien offre un soutien pour un large éventail de handicaps. Conformément aux dispositions actuelles du RTA, les fournisseurs de services de transport seront tenus d’accepter de transporter les chiens aidants.

Un transporteur peut refuser de transporter un chien aidant s’il est dissipé, agressif ou perturbateur ou si son maître a de la difficulté à le contrôler. L’intention est de protéger le droit des personnes handicapées de se déplacer avec un chien aidant en règle, mais aussi de prévenir la

and safety risks posed by untrained dogs to other passengers, carrier personnel, and trained service dogs.

Complementary to these provisions, terminals would be subject to new technical requirements on relieving areas for service dogs (see below).

As previously noted, the ATPDR would not include requirements in respect of emotional support animals, as consultations on this topic, including some with other jurisdictions, indicate this is an emerging area requiring further consultation and analysis. The intent is to consult further on emotional support animals as part of the second stage regulatory package to follow the ATPDR.

Allergies

The proposed Regulations would require carriers to establish a “buffer zone” upon the request of a person who has a disability as a result of any severe allergy (e.g. to food or animal dander). The intent of this requirement is to assist the person in avoiding or limiting the risk of exposure to the allergen.

The proposal reflects CTA jurisprudence in recent years by requiring the carrier to take measures to minimize the risk to the passenger of a severe allergic reaction. Consistent with human rights principles, the proposal does not discriminate between different types of severe allergies (e.g. to peanuts, tree nuts or sesame). The proposal also recognizes that allergens can never be completely eliminated from an environment. Eliminating or banning potential allergens is not operationally feasible, given the wide range of potential allergens and the risk that other passengers may still bring allergens on board.

3. Technical requirements for facilities and equipment

CAN/CSA-B651-12 (R-2017) — Accessible Design for the Built Environment

The ATPDR articulate technical specifications regarding the accessibility of transportation equipment. In line with the existing codes of practice, the regulatory technical provisions would require carriers in all modes of transportation to follow applicable provisions in the Canadian Standards Association (CSA) specifications for accessible design contained in [CAN/CSA-B651-12 \(R-2017\) — Accessible Design for the Built Environment \(B651\)](#), in addition to new technical provisions not captured in B651,

fraude et d'atténuer les risques pour la santé et la sécurité que pourraient poser des chiens non dressés à des chiens aidants dressés et à d'autres passagers.

En complément de ces dispositions, les gares et les aéro-gares seraient assujetties à de nouvelles exigences techniques concernant les aires de soulagement pour les chiens aidants (voir ci-dessous).

Rappelons que le RTAPH n'inclurait pas d'exigences concernant les animaux de soutien émotionnel, car les consultations à ce sujet, notamment auprès d'autres administrations, révèlent qu'il s'agit d'un nouveau domaine nécessitant des consultations et des analyses plus poussées. L'intention est de poursuivre les consultations sur les animaux de soutien émotionnel dans le cadre du dossier sur la réglementation qui suivra le RTAPH à la deuxième étape.

Allergies

Le projet de règlement exigerait que les transporteurs établissent une « zone tampon » à la demande d'une personne handicapée en raison d'une allergie grave (par exemple à des aliments ou aux squames animales). Cette exigence vise à aider la personne à éviter ou à limiter le risque d'exposition à l'allergène.

La proposition cadre avec la jurisprudence de l'OTC des dernières années, car il est exigé que le transporteur prenne des mesures pour réduire au minimum le risque, pour le passager, d'avoir une réaction allergique grave. Conformément aux principes des droits de la personne, on ne fait pas de distinction, dans la proposition, entre les différents types d'allergies graves (par exemple aux arachides, aux noix ou aux graines de sésame). Dans la proposition, on reconnaît également que les allergènes ne peuvent jamais être complètement éliminés d'un environnement. D'un point de vue opérationnel, il est impossible d'éliminer ou d'interdire tout allergène potentiel, étant donné le large éventail d'allergènes potentiels et le risque que d'autres passagers amènent tout de même des allergènes à bord.

3. Exigences techniques visant les installations et l'équipement

CAN/CSA-B651-12 (R-2017) — Conception accessible pour l'environnement bâti

Le RTAPH renferme des spécifications techniques concernant l'accessibilité de l'équipement de transport. Conformément aux codes de pratiques en vigueur, les dispositions techniques réglementaires exigeront que les transporteurs de tous les modes de transport respectent les dispositions applicables des spécifications de l'Association canadienne de normalisation (CSA) sur la conception accessible contenues dans la norme [CAN/CSA-B651-12 \(R-2017\) — Conception accessible pour l'environnement](#)

such as space for mobility aids. These standards will be incorporated by reference in a non-static form to include any future changes to the B651 standard without a need to remake the Regulations. As the specifications set out in B651 addressing elements such as requirements for accessible washrooms and kiosks, elevators, lifts and ramps are updated, the applicable provisions in the proposed Regulations will reflect the most up-to-date B651 specifications. In the case of this type of incorporation by reference, the regulations incorporating the document would refer to a document “as amended from time to time.”

With respect to new purchases and leases, carriers will be required to meet the most up-to-date requirements set out in B651, thus providing consistency for persons with disabilities when travelling within the national transportation system, along with the reassurance that the proposed Regulations would reflect current technical standards as a result of the non-static incorporation.

Carriers would be required to meet specifications in B651 for accessible washrooms including, but not limited to, features like door handles, sinks and faucets, soap dispensers, toilets and grab bars, and space for manoeuvring mobility aids.

With some exceptions (e.g. the requirement for lifts and ramps and accessible kiosks), the technical provisions would be forward facing: they would apply to modifications made to existing equipment or facilities and to future procurements. There would be no requirement to retrofit existing equipment and facilities, or to alter already-signed procurement agreements.

Additional technical requirements for air carriers

Aircraft would be required to have washrooms that are accessible to persons using on-board wheelchairs where space configurations would make this possible.

However, air carriers would not be required to remove seats in order to make space for accessible washrooms, to store one folding wheelchair or walker, or to provide sufficient space for service dogs. The proposed Regulations would not exempt short-term leases to address delays in aircraft deliveries, given the expectation that air carriers plan deliveries in light of their existing fleet and maintain aircraft in operation until newly ordered aircraft are delivered.

bâti (B651), en plus des nouvelles dispositions techniques qui ne sont pas abordées dans la B651, notamment l'espace pour les aides à la mobilité. Ces normes seront incorporées par renvoi de façon non statique afin d'inclure toute modification future à la norme B651 sans qu'il soit nécessaire de refaire le Règlement. En raison de la mise à jour des spécifications énoncées dans la norme B651 concernant des éléments tels que les exigences relatives à l'accessibilité des toilettes et des guichets, aux ascenseurs, aux appareils élévateurs et aux rampes, les dispositions applicables du règlement proposé reprendront les spécifications B651 les plus à jour. Dans le cas de ce type d'incorporation par renvoi, le règlement incorporant le document ferait référence à un document « avec ses modifications successives ».

En ce qui concerne les nouveaux achats et les nouvelles locations, les transporteurs devront satisfaire aux exigences les plus récentes de la norme B651. Ainsi, les personnes handicapées bénéficieront d'un niveau d'accessibilité uniforme lors de leurs déplacements dans le réseau de transport national, et seront rassurées de savoir que le règlement proposé reflétera toujours les normes techniques les plus récentes grâce à une incorporation non statique.

Les transporteurs seraient tenus de respecter les spécifications de la norme B651 pour les toilettes accessibles, notamment concernant des caractéristiques comme les poignées de porte, les lavabos et les robinets, les distributeurs de savon, les toilettes, les barres d'appui et l'espace pour manoeuvrer les aides à la mobilité.

À quelques exceptions près (par exemple les exigences sur les appareils élévateurs, les rampes et les guichets accessibles), les dispositions techniques seront prospectives, c'est-à-dire qu'elles s'appliqueront aux modifications apportées à l'équipement et aux installations déjà en place, mais aussi aux achats futurs. Il ne serait pas nécessaire de moderniser l'équipement et les installations actuelles ni de modifier les ententes d'approvisionnement déjà signées.

Exigences techniques supplémentaires visant les transporteurs aériens

Les aéronefs devront être munis de toilettes accessibles en fauteuil roulant de bord si leur configuration spatiale le permet.

Toutefois, les transporteurs aériens ne seraient pas tenus d'enlever des sièges pour aménager des toilettes accessibles, entreposer un fauteuil roulant pliant ou un déambulateur pliant, ou agrandir l'espace pour les chiens aidants. Dans le règlement proposé, les contrats de location à court terme ne seraient pas exemptés en cas de retards de livraison des aéronefs, puisque les transporteurs aériens prévoient leurs livraisons en fonction de leur flotte existante et qu'ils gardent leurs aéronefs en service jusqu'à la livraison des nouveaux aéronefs commandés.

With respect to aircraft, the technical requirements would apply in respect of a bid to buy or lease (except a short-term lease addressing emergency situations) an aircraft that has 30 or more seats and that was manufactured after May 13, 2009, and for which a contract to purchase or lease is entered into one year following the coming into force of the proposed Regulations or later.

The ATPDR would also require air carriers to ensure that on-board entertainment, if it is available, is accessible to persons with disabilities, in order to ensure their full inclusion and participation in society. An on-board entertainment system, also known as an in-flight entertainment system in the context of air travel, would have to support closed-captioning and audio description; if it does not, the carrier would have to make comparable content available to persons with disabilities, for example through a personal electronic device provided by the carrier or owned by the passenger, that supports closed-captioning and audio description.

In addition, air carriers would be required to make updates to boarding stairs to meet the requirements of the proposed Regulations, and also to have moveable armrests and tactile row markers.

Additional technical requirements for rail, ferry and bus carriers

Fleet acquired through the procurement underway at VIA Rail (corridor fleet renewal) is expected to be accessible, well in line with the technical requirements laid out in the proposed Regulations.

Furthermore, from a multimodal perspective, the proposed Regulations specify that any new rail cars, vessels or buses purchased or leased one year after the implementation of the proposed Regulations would have to meet prescribed technical specifications. For purchases or leases dating from prior to the one-year mark following the implementation of the proposed Regulations, modifications to fleet in all three sectors made above and beyond cosmetic ones and modifications for maintenance purposes and to mechanical and electrical systems would trigger compliance with the new requirements.

VIA Rail would have to provide a minimum of two adjacent mobility aid spaces, and two adjacent transfer seats in each class of service, as well as space to safely store one mobility aid, and train-based boarding ramps or lifts for use at stations where there is no level boarding and no station-based ramp or lift. Bus carriers would be expected to use step boxes in situations where no level boarding, lift or ramp is available.

En ce qui concerne les aéronefs, les exigences techniques s'appliqueraient à une offre d'achat ou de location (sauf dans le cas d'un bail à court terme en situation d'urgence) d'un aéronef de 30 sièges ou plus, qui a été construit après le 13 mai 2009, et pour lequel un contrat d'achat ou de location est conclu au moins un an après l'entrée en vigueur du règlement proposé.

Il sera également exigé dans le RTAPH que les transporteurs aériens veillent à ce que les divertissements de bord, lorsqu'ils sont offerts, soient accessibles aux personnes handicapées afin de leur assurer une inclusion et une participation pleines et entières à la société. Un système de divertissement de bord, qu'on appelle aussi « système de distraction en vol » dans le domaine du transport aérien, devrait permettre le sous-titrage codé et la description sonore; sinon, le transporteur devra mettre à la disposition des personnes handicapées un contenu comparable, par exemple au moyen d'un appareil électronique personnel fourni par le transporteur ou appartenant au passager, qui permet le sous-titrage codé et la description sonore.

De plus, les transporteurs aériens seront tenus de moderniser les escaliers d'embarquement, pour satisfaire aux exigences du projet de règlement, et d'installer des accoudoirs mobiles et des indicateurs tactiles de rangées.

Exigences techniques supplémentaires pour les transporteurs exploitants des services par train, par traversier et par autocar

Les voitures que VIA Rail a acquises dans le cadre du programme de renouvellement de sa flotte devraient être accessibles et satisfaire largement aux exigences techniques décrites dans le règlement proposé.

En outre, d'un point de vue multimodal, il est précisé dans le règlement proposé que les nouvelles voitures de chemin de fer, ainsi que les nouveaux navires ou autocars achetés ou loués un an après l'entrée en vigueur du règlement proposé, devront être conformes aux spécifications techniques prescrites. En ce qui concerne les achats ou les locations effectués avant qu'une année complète ne se soit écoulée depuis l'entrée en vigueur du règlement proposé, les modifications aux flottes des trois secteurs qui seront apportées aux systèmes mécaniques et électriques ou pour des besoins d'entretien, soit à des fins autres qu'esthétiques, déclencheront l'obligation de conformité avec les nouvelles exigences.

VIA Rail devra offrir dans chaque classe de service au moins deux espaces adjacents pour installer deux aides à la mobilité côte à côte, et deux sièges de transfert adjacents, ainsi que de l'espace pour entreposer en toute sécurité à bord des trains, une aide à la mobilité, des rampes ou des appareils élévateurs pour l'embarquement, au cas où il n'y en aurait pas aux différentes stations. On s'attendra à ce que les autocaristes utilisent des tabourets lorsqu'ils ne disposent pas d'une plateforme d'embarquement à

VIA Rail would be required to ensure that access to accessible on-board dining areas is provided to passengers. It would also be required to ensure the availability of at least two wheelchair-accessible sleeping compartments that are adjacent on trains that offer sleeping cabin service.

In a new provision specific to ferries, relieving areas for service dogs would need to be provided for crossings of more than four hours.

As is the case with air carriers, where rail, ferry, and bus on-board entertainment systems exist, they would also have to be accessible.

4. Terminals

In line with the current code of practice, terminals would be required to ensure ground transportation is accessible. They would also be subject to new requirements regarding curbside assistance. In particular, terminals would be required to provide curbside assistance for passengers with disabilities, unless this is already provided by the carrier. This curbside assistance would provide seamless service with regard to wheelchairs, guiding and baggage. It would initiate at a designated drop-off point and end at check-in, where personnel would provide assistance. Upon arrival at the person's destination, curbside assistance would be provided from the general public area to a designated pick-up point.

With regard to technical specifications, the proposed Regulations would require terminals to meet the standards set out in B651. In addition, terminals would also have to provide relieving areas for service dogs, and where a terminal has a secure area, relieving areas must be located both outside the terminal, and on the secure side of the terminal. Many terminals (all modes of transportation) already have relieving areas (set out in the *Passenger Terminal Accessibility: Code of Practice*); however, the requirement for one to be available on the secure side of a terminal is new.

With some exceptions (e.g. the requirement for designated relieving areas for dogs), the technical provisions will apply to modifications made to existing facilities and to future procurements. There will be no requirement to retrofit facilities, or to alter already-signed procurement agreements.

niveau et qu'aucun appareil élévateur ou rampe n'est disponible.

VIA Rail devra veiller à ce que les passagers aient accès à des salles à manger accessibles à bord. S'ils offrent le service de voiture-lit, ils devront également veiller à ce qu'il y ait au moins deux compartiments à couchettes adjacents accessibles en fauteuil roulant.

Dans une nouvelle disposition visant particulièrement les traversiers, des aires de soulagement pour les chiens aidants devront être aménagées pour les traversées de plus de quatre heures.

Tout comme pour le transport aérien, lorsqu'il existe des systèmes de divertissement à bord des trains, des traversiers et des autocars, ils devront également être accessibles.

4. Gares et aéroports

Conformément au code de pratiques en vigueur, les gares devront être aménagées de manière à rendre accessibles les transports terrestres. Elles seront également assujetties à de nouvelles exigences concernant l'assistance au débarcadère. Les exploitants de gare devront plus particulièrement fournir aux passagers handicapés une assistance au débarcadère, si le transporteur n'offre pas déjà ce service. Il s'agira d'un service d'assistance au débarcadère continu, comprenant l'assistance avec le fauteuil roulant, l'orientation et la manutention des bagages. Le service commencera à un point de débarquement désigné et continuera jusqu'à l'enregistrement, où le personnel fournira de l'aide, à l'arrivée à destination de la personne, ainsi qu'une assistance au débarcadère fournie depuis un lieu public donné jusqu'à un point de prise en charge désigné.

En ce qui concerne les spécifications techniques, le règlement proposé exigera que les gares soient conformes à la norme B651. De plus, il faudra y aménager des aires de soulagement pour les chiens aidants et, si la gare a une zone sécurisée, il devra y avoir des aires de soulagement à l'intérieur de cette zone, et d'autres à l'extérieur de la gare. Dans tous les modes de transport, de nombreuses gares ont déjà des aires de soulagement (conformément au *Code de pratiques : accessibilité des gares de voyageurs*), mais l'obligation d'en aménager une dans la zone sécurisée est nouvelle.

À quelques exceptions près (par exemple l'obligation de désigner des aires de soulagement pour les chiens), les dispositions techniques s'appliqueront aux modifications apportées aux installations déjà en place et aux approvisionnements futurs. Il ne sera pas nécessaire de moderniser les installations ni de modifier les ententes d'approvisionnement déjà signées.

5. Requirements for the Canadian Air Transport Security Authority and the Canada Border Services Agency

The proposed Regulations would require the CATSA to implement certain accessibility measures for people going through airport security. These would include providing assistance to persons with disabilities, when requested, and screening a person with a disability and their disability aid at the same time, or promptly returning the disability aid if it requires separate screening; providing instructions in writing or, if possible, by using American Sign Language or *langue des signes québécoise*, where requested; and ensuring the accessibility of CATSA-controlled signage. Where a person has difficulty waiting in a queue, the CATSA would also be required to direct the person, and any support person travelling with them, to an alternate queue designed to expedite the process, or provide a chair during the screening process.

The proposed Regulations would require the CBSA to implement certain accessibility measures for people entering Canada by means of the national transportation system. These would include providing assistance to persons with disabilities when requested; providing assistance in completing a declaration card or providing a verbal declaration; providing instructions in writing, or if possible, by using American Sign Language or *langue des signes québécoise*; and ensuring the accessibility of CBSA-controlled signage. Where a person has difficulty waiting in a queue, the CBSA, like the CATSA, would also be required to direct the person, and any support person travelling with them, to an alternate queue designed to expedite the process.

6. Training

The proposed Regulations will replace the current PTR, which require federally regulated air, rail and ferry carriers and terminal operators to ensure that all employees and contractors who provide different types of transportation-related services to persons with disabilities are properly trained to do so. While many training requirements set out in the PTR will be retained in the proposed Regulations, various changes will make the provisions simpler and bring them up to date. Examples are highlighted below:

- The proposed Regulations would keep the previous PTR requirement for all employees and contractors to complete their required training within 60 days of starting their duties, but add that refresher training must be provided at least once every three years. Until personnel and contracted people are trained, they must be supervised by someone who has been trained. The proposed Regulations also introduce a requirement for service providers, the CATSA, the CBSA and ports that

5. Exigences visant l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et l'Agence des services frontaliers du Canada

Le règlement proposé exigera que l'ACSTA mette en œuvre certaines mesures d'accessibilité pour les personnes qui passent aux contrôles de sûreté de l'aéroport. Celles-ci comprennent ce qui suit : fournir de l'aide aux personnes handicapées qui en font la demande, et contrôler en même temps la personne et son aide à la mobilité, ou encore lui redonner rapidement son aide à la mobilité si elle nécessite un contrôle distinct; fournir des instructions par écrit ou, si possible, utiliser le langage gestuel (*American Sign Language* ou *langue des signes québécoise*), sur demande; et assurer l'accessibilité de la signalisation dont l'ACSTA est responsable. Si une personne a de la difficulté à attendre dans une file d'attente, l'ACSTA sera également tenue d'orienter la personne et tout accompagnateur voyageant avec elle vers une autre file conçue pour accélérer le processus ou dans laquelle il est possible de s'asseoir pendant le processus de contrôle.

Le règlement proposé exigera que l'ASFC mette en œuvre certaines mesures d'accessibilité pour les personnes qui entrent au Canada par le réseau de transport national. Celles-ci comprennent ce qui suit : fournir de l'aide aux personnes handicapées qui en font la demande; les aider à remplir une carte de déclaration ou à faire une déclaration verbale; leur donner des instructions par écrit ou, si possible, le faire au moyen du langage gestuel américain ou québécois; et assurer l'accessibilité de la signalisation dont l'ASFC est responsable. Si une personne a de la difficulté à attendre dans une file d'attente, l'ASFC, comme l'ACSTA, sera tenue d'orienter la personne et tout accompagnateur voyageant avec elle vers une autre file conçue pour accélérer le processus.

6. Formation

Le règlement proposé remplacera l'actuel RFP, en vertu duquel les transporteurs aériens, ferroviaires et maritimes de compétence fédérale ainsi que les exploitants de gare et d'aérogare qui les desservent doivent veiller à ce que tous leurs employés et entrepreneurs qui fournissent différents types de services de transport aux personnes handicapées soient adéquatement formés à cette fin. De nombreuses exigences du RFP seront conservées dans le règlement proposé, mais divers changements permettront de simplifier les dispositions et de les mettre à jour. Quelques exemples sont présentés ci-dessous :

- Dans le règlement proposé, on conserve l'ancienne exigence du RFP selon laquelle tous les employés et les entrepreneurs doivent suivre la formation requise dans les 60 jours suivant leur entrée en fonction, mais on ajoute qu'une formation de recyclage doit être offerte au moins une fois tous les trois ans. Jusqu'à ce que le personnel et les entrepreneurs soient formés, ils doivent être supervisés par quelqu'un qui a reçu la

serve cruise ships to consult with persons with disabilities when developing or updating their training programs.

- The proposed Regulations will retain the requirement set out in the PTR for transportation service providers to submit a training program description upon request, for inspection purposes; however, the ATPDR would require transportation service providers to also make available the information set out in the description of the training program to any person who requests it, with the exception of any personal information or confidential business information.
- The proposed Regulations mention who is most likely to require additional services, so that training for staff who interact with the public can include how to interact with people who are deaf, deaf-blind, hard of hearing, or who have visual, intellectual, mental health or episodic disabilities.¹
- For employees and contractors whose job is assisting with equipment or aids, the proposed Regulations include new categories of equipment — namely, on-board entertainment systems and automated self-service kiosks — that were not covered by previous training regulations because these technologies did not exist when the previous regulations were written. Provisions regarding on-board entertainment systems in the proposed Regulations are intended to ensure the inclusion of persons with disabilities and to promote their full participation in society.

7. Communication

The proposed Regulations would require all Canadian transportation service providers to ensure the following are accessible to all persons with disabilities, including persons who are deaf, deafened and hard of hearing, and persons who are blind or have reduced vision:

- announcements and other communications to inform the public;
- automated self-service kiosks;

¹ Episodic disabilities are long-term conditions that are characterized by periods of good health interrupted by periods of illness or disability. These periods may vary in severity, length and predictability from one person to another. Some examples include arthritis, diabetes, multiple sclerosis, HIV/AIDS, and chronic pain.

formation. Le règlement proposé oblige également les fournisseurs de services, l'ACSTA, l'ASFC et les exploitants de port desservant les paquebots de croisière à consulter des personnes handicapées lorsqu'ils conçoivent ou mettent à jour leurs programmes de formation.

- Dans le règlement proposé, on maintient l'obligation prévue dans le RFP selon laquelle les fournisseurs de services de transport sont tenus de présenter sur demande une description de leur programme de formation à des fins d'inspection. Il serait toutefois exigé, en vertu du RTAPH, que ces fournisseurs mettent à la disposition de toute personne qui en fera la demande les renseignements qui se trouvent dans la description du programme de formation, à l'exception des renseignements personnels ou opérationnels de nature confidentielle.
- Dans le règlement proposé, on indique qui est le plus susceptible d'avoir besoin de services supplémentaires, de sorte que la formation du personnel qui interagit avec le public puisse inclure la façon d'interagir avec les personnes sourdes, sourdes et aveugles, malentendantes ou ayant une déficience visuelle ou intellectuelle, un trouble de santé mentale ou un handicap épisodique¹.
- Pour les employés et les entrepreneurs dont le travail consiste à fournir de l'équipement ou des aides, le règlement proposé comprend de nouvelles catégories d'équipement, notamment pour les systèmes de divertissement de bord et les guichets libre-service automatisés, qui n'étaient pas visés par la réglementation antérieure sur la formation parce que ces technologies n'existaient pas lorsqu'elle a été rédigée. Les dispositions du règlement proposé sur les systèmes de divertissement de bord visent à assurer l'inclusion des personnes handicapées et leur pleine participation à la société.

7. Communication

Le règlement proposé exigera que tous les fournisseurs canadiens de services de transport veillent à ce que toutes les personnes handicapées, y compris les personnes sourdes, sourdes post-linguistiques ou malentendantes, et les personnes aveugles ou malvoyantes, aient accès aux éléments suivants :

- annonces et autres communications d'information au public;
- guichets libre-service automatisés;

¹ Les handicaps épisodiques sont des affections de longue durée qui se caractérisent par une alternance entre des périodes de bonne santé et des périodes de maladie ou d'incapacité. La gravité, la durée et la prévisibilité de ces épisodes varient d'une personne à l'autre. Quelques exemples incluent : l'arthrite, le diabète, la sclérose en plaques, le VIH/sida et la douleur chronique.

- telecommunications systems for reservations and information; and
- websites, mobile websites, and applications.

Transportation service providers will also be required to ensure that all communication, including written and electronic modes of communication, be adapted and available for persons with disabilities.

These provisions would build on the proposed *Air Passenger Protection Regulations* (APPR), which would require air carriers to ensure that communication on terms and conditions of carriage, as well as status updates on flight disruptions, be accessible. The ATPDR would address accessible communications more generally through all points of the travel experience, and would cover all modes of travel.

Under the ATPDR, carriers would be required to take further measures to clarify the size and weight of mobility aids that different aircraft, rail cars, vessels or buses in a carrier's fleet can manage in cargo holds and baggage compartments as priority checked baggage.

Service requirements for terminals will include a requirement to prominently post information about the terminal's accessibility, including any accessible inter-terminal or ground transportation.

The proposed Regulations would also require air carriers as well as rail, ferry and bus carriers to retain any information or documents pertaining to a person's disability upon request, for a period of at least three years, so that passengers with disabilities do not have to repeatedly provide the same information when they travel.

8. Administrative monetary penalties

The proposed Regulations would establish that non-compliance with the provisions is subject to an administrative monetary penalty (AMP) of up to \$5,000 for an individual, and \$25,000 in the case of a corporation, per violation. Under the Act, the CTA is responsible for ensuring compliance with the requirements.

Regulatory and non-regulatory options considered

Status quo

The CTA's non-regulatory tools for promoting the accessibility of transportation include six codes of practice and various resource tools, which set out minimum

- systèmes de télécommunications pour faire des réservations et obtenir des renseignements;
- sites Web, sites Web mobiles, et applications.

Les fournisseurs de services de transport devront aussi faire en sorte que toutes les communications écrites et électroniques soient adaptées aux personnes handicapées et qu'elles leur soient accessibles.

Ces dispositions s'appuieront sur le projet de *Règlement sur la protection des passagers aériens* (RPPA), qui exigera que les transporteurs aériens s'assurent de transmettre en format accessible les communications sur les conditions de transport et les mises à jour sur les perturbations de vol. Le RTAPH traitera des communications accessibles de façon plus générale à toutes les étapes de l'expérience de voyage et visera tous les modes de transport.

Sous le RTAPH, les transporteurs devront prendre des mesures supplémentaires pour préciser la taille et le poids des aides à la mobilité qui pourront être transportés en tant que bagages enregistrés prioritaires dans les soutes et les compartiments à bagages des différents aéronefs, navires ou autocars ou des diverses voitures de chemin de fer d'un même parc.

Les exigences en matière de services pour les gares et les aéroports comprendront l'obligation d'afficher bien en vue les renseignements sur l'accessibilité de la gare, notamment l'accessibilité de tout transport terrestre ou du transport entre les gares.

Le règlement proposé exigera également que les transporteurs aériens, de même que les transporteurs exploitant des services par train, par traversier et par autocar, conservent sur demande, pendant une période d'au moins trois ans, tout renseignement ou document faisant état des handicaps d'une personne, afin que les passagers handicapés n'aient pas à présenter continuellement les mêmes renseignements lorsqu'ils voyagent.

8. Sanctions administratives pécuniaires

Dans le règlement proposé, il sera établi que le non-respect d'une disposition sera passible d'une sanction administrative pécuniaire (SAP) maximale de 5 000 \$ pour une personne physique et de 25 000 \$ pour une personne morale par infraction. En vertu de la Loi, l'OTC doit faire respecter les exigences.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Statu quo

Les outils non réglementaires qu'utilise l'OTC pour promouvoir l'accessibilité des transports comprennent six codes de pratiques et divers outils d'information qui

accessibility standards that carriers and terminal operators are expected to meet and encouraged to exceed. This voluntary regime and its tools underwent a rigorous review.

The review found that these non-regulatory tools are outdated and inadequate in scope. They have resulted in a patchwork of accessibility standards that lag behind those of other like countries, particularly the United States and EU member states. Furthermore, securing compliance with voluntary codes can be difficult, which creates uncertainty for persons with disabilities and an uneven playing field for the industry. The status quo option was therefore rejected.

Non-regulatory modernization

This option is about the modernization of the CTA's non-regulatory tools related to accessibility, which include the CTA's monitoring and active promotion of its codes of practice and other tools. This approach would not allow the CTA to ensure standards can be met and address non-compliance with accessibility through enforcement measures. This has long been a source of concern to the community of persons with disabilities, as well as to industry stakeholders that take measures to comply with the codes. In addition, the current regime cannot address systemic issues across the national transportation system as, by its very nature, it is targeted to specific cases. The CTA's current power resides in the Act, in its two limited and outdated existing regulations, and its voluntary codes. Through quasi-judicial adjudication, the CTA addresses targeted issues brought to its attention by individual complaints related to carriers, terminal operators and other entities that are part of the national transportation system. However, these decisions apply only to the entities that are involved in the particular case at hand.

In addition, without comprehensive and enforceable accessible transportation regulations, Canada is impeded from meeting broader commitments, such as the proposed *Accessible Canada Act's* calls for enforceable regulations for the national transportation sector, and international commitments under the CRPD. For instance, under Article 9 of the CRPD, States Parties are expected to take measures to identify and remove barriers to accessibility, including in the transportation sector. Moreover, under Article 20, States Parties are expected to facilitate the personal mobility of persons with disabilities in the manner and at the time of their choice, and at an affordable cost.

établissent des normes minimales d'accessibilité que les transporteurs et les exploitants de gares sont censés respecter, voire surpasser. Ce régime volontaire et ses outils ont fait l'objet d'un examen rigoureux.

L'examen a révélé que ces outils non réglementaires sont désuets et de portée insuffisante. Elles ont donné lieu à un ensemble disparate de normes d'accessibilité qui accusent un retard par rapport à celles d'autres pays semblables, en particulier les États-Unis et les États membres de l'UE. Il peut en outre être difficile de faire respecter les codes volontaires, ce qui crée de l'incertitude pour les personnes handicapées et des règles du jeu inégales pour l'industrie. L'option du statu quo a donc été rejetée.

Modernisation par des moyens non réglementaires

Cette option concerne la modernisation des outils non réglementaires de l'OTC en matière d'accessibilité, notamment la surveillance et la promotion active de ses codes de pratiques ainsi que d'autres outils. Cette approche ne permettrait pas à l'OTC de s'assurer que les normes peuvent être respectées ni de sanctionner la non-conformité par des mesures d'application de la loi. La communauté des personnes handicapées et les intervenants de l'industrie qui s'efforcent de se conformer aux codes décrivent cette situation depuis longtemps. En outre, avec le régime actuel, impossible de régler les problèmes systémiques dans l'ensemble du réseau de transport national, car, de par sa nature même, il est conçu pour s'appliquer à des cas précis. Le pouvoir actuel de l'OTC est édicté dans la Loi, dans ses deux règlements en vigueur qui sont désuets et de portée limitée, et dans ses codes volontaires. En sa qualité de tribunal quasi judiciaire, l'OTC rend des décisions sur des questions ciblées qui sont portées à son attention dans des plaintes individuelles contre des transporteurs, des exploitants de gare et d'autres entités faisant partie du réseau de transport national. Toutefois, ces décisions ne s'appliquent qu'aux entités auxquelles des faits sont reprochés dans les cas particuliers dont l'OTC est saisi.

De plus, en l'absence d'un règlement complet et exécutoire sur les transports accessibles, le Canada n'est pas en mesure de respecter des engagements plus généraux, comme les demandes pour que, dans le projet de *Loi canadienne sur l'accessibilité*, il y ait un règlement applicable pour le secteur des transports nationaux, ni ses engagements internationaux pris en vertu de la CRDPH. Par exemple, en vertu de l'article 9 de la CRDPH, on s'attend à ce que les États parties prennent des mesures pour repérer et supprimer les obstacles à l'accessibilité, y compris dans le domaine des transports. De plus, en vertu de l'article 20, les États parties sont censés faciliter la mobilité personnelle des personnes handicapées de la manière et au moment qui leur conviennent, et à un coût abordable.

Proposed regulatory approach

The regulatory option was selected to create a comprehensive and enforceable set of accessible transportation regulations, applicable to all modes of transportation. This will enable persons with disabilities to travel with a predictable and consistent level of accessibility across a barrier-free federal transportation system, while promoting their inclusion and participation in society. In addition, the proposed Regulations would close gaps in current standards, and address emerging accessibility issues, new technologies, and changes in business models.

Benefits and costs

The ATPDR would result in a cost to transportation service providers and the CTA of \$46.16M, and present value benefits to Canadian passengers of \$574.73M as well as a net present benefit of \$528.57M, expressed in 2012 Can\$, over a 10-year period following the coming into force of the proposed Regulations. On an annualized basis, the costs to transportation service providers would be \$7.03M.

Affected stakeholders

The proposed Regulations are expected to impact several stakeholders: air, rail, bus and ferry passengers, particularly those with disabilities; air carriers, rail carriers, bus carriers and ferry operators involved in passenger service; airports and rail, ferry and bus terminals; the CBSA; the CATSA; and the CTA.

The main beneficiaries of the ATPDR will be Canadians with disabilities and Canadians using the transportation system. Canadians with disabilities will benefit from the certainty that the proposed Regulations will provide during travel, as they will know that passenger carriers and terminal operators will be required by regulation to make specific efforts to accommodate a person's disability. All Canadians accessing the transportation system will benefit from the enhanced safety and ease of use that accessible features provide. It should be noted that only benefits to Canadians and Canadian companies are considered in this analysis.

Passenger carriers, which include air, rail, bus and ferry passenger carriers, and terminal operators, which include airports, cruise ship ports, bus, ferry and train terminals, are expected to bear the costs of the ATPDR. The cost per passenger carrier will largely depend on the extent to

Approche réglementaire proposée

L'option de réglementation a été choisie, car on veut créer un règlement complet et exécutoire sur les transports accessibles qui visera tous les modes de transport. Cette solution permettra aux personnes handicapées de bénéficier d'un niveau prévisible et uniforme d'accessibilité lors de leurs déplacements dans un réseau de transport fédéral exempt d'obstacle, et favorisera ainsi leur inclusion et leur participation à la société. De plus, le règlement proposé comblerait les lacunes des normes actuelles, aborderait les nouveaux problèmes d'accessibilité, et tiendrait compte des nouvelles technologies et des changements dans les modèles opérationnels.

Avantages et coûts

Sur une période de 10 ans après l'entrée en vigueur du règlement proposé, le RTAPH entraînerait pour les fournisseurs de services de transport et l'OTC des coûts de 46,16 M\$; et pour les passagers canadiens, des avantages d'une valeur actualisée de 574,73 M\$ et un avantage actualisé net de 528,57 M\$, exprimés en \$ CA de 2012. Sur une base annualisée, les coûts pour les fournisseurs de services de transport s'élèveraient à 7,03 M\$.

Intervenants touchés

Le règlement proposé devrait avoir une incidence sur plusieurs intervenants : les passagers des modes de transport aérien, ferroviaire, par autocar et par traversier, particulièrement les passagers handicapés; les transporteurs aériens et ferroviaires, les autocaristes et les exploitants de traversier qui fournissent des services de transport de passagers; les aéroports et les gares pour les trains, les traversiers et les autocars; de même que l'ASFC, l'ACSTA et l'OTC.

Les principaux bénéficiaires du RTAPH seront les Canadiens handicapés et les Canadiens empruntant le réseau de transport. Les Canadiens handicapés profiteront de la certitude que leur procurera le règlement proposé durant leurs déplacements, parce qu'ils sauront que la réglementation obligera les transporteurs et les exploitants de gare et d'aérogare, qui offrent des services de transport de passagers, à prendre des mesures précises pour accommoder les personnes handicapées. Tous les Canadiens qui ont accès au réseau de transport profiteront de la sécurité et de la convivialité accrues que procurent les caractéristiques de transport accessible. Il convient de souligner que seuls les avantages pour les Canadiens et les entreprises canadiennes sont pris en compte dans la présente analyse.

Il est prévu que les exploitants de services de transport de passagers, notamment par avion, train, autocar et traversier, ainsi que les exploitants de gare et d'aérogare, lesquels englobent les aéroports, les ports pour paquebots de croisière, ainsi que les gares routières, maritimes et

which a passenger carrier currently addresses accessibility issues in its own operations.

The ATPDR are also expected to result in incremental costs to the CBSA, the CATSA and the CTA.

Baseline scenario

Currently, the standards for accessibility for passenger carriers and terminal operators are set out in codes of practice, the *Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations*, the *Air Transportation Regulations* and CTA decisions.

Unless specifically stated otherwise, passenger carriers and terminal operators are expected to follow the codes of practice in the baseline scenario. As well, it is assumed that in the absence of regulations, the current codes will remain the standard over the 10-year analysis period of this study.

Methodology, data sources and assumptions

Study period

This analysis examines costs and benefits over a 10-year period (2020–2029). A discount rate of 7% is used to establish the net present value (in 2019) of the regulatory proposal. Results are expressed in 2012 constant dollars.

Number of passengers by transportation mode

There is no single comprehensive source of passenger statistics by transportation mode in Canada. Therefore, various sources were used to determine the number of annual passengers and the number of annual passengers with disabilities. As there are varying degrees of uncertainty surrounding the factors used to establish passenger data, a sensitivity analysis was used to determine upper- and lower-bound passenger figures.

Total passengers for the air industry are sourced from Statistics Canada.² Total passengers for the domestic and international sectors were multiplied by the domestic and international market shares of Canadian carriers that are scoped into the ATPDR to generate the total number of air passengers travelling with Canadian carriers. Air passenger data, originally from 2017, is adjusted for growth and expressed in 2020 terms.

² Statistics Canada, Table: 23-10-0253-01 Air passenger traffic at Canadian airports, annual (formerly CANSIM 401-0044).

ferroviaires, assumeront les coûts du RTAPH. Les coûts par transporteur fournissant des services de transport de passagers dépendront largement de l'étendue des mesures d'accessibilité que ces transporteurs ont déjà intégrées dans leurs propres activités.

Le RTAPH devrait également donner lieu à des coûts supplémentaires pour l'ASFC, l'ACSTA et l'OTC.

Scénario de référence

À l'heure actuelle, les normes d'accessibilité visant les transporteurs et les exploitants de gare et d'aérogare qui fournissent des services de transport de passagers sont établies dans des codes de pratiques, dans le *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience*, dans le *Règlement sur les transports aériens* et dans des décisions de l'OTC.

À moins d'indications contraires, on s'attend dans le scénario de référence à ce que ces transporteurs et exploitants respectent les codes de pratiques. On présume également qu'en l'absence de règlement, les codes en vigueur resteront la norme au cours des 10 années de la période d'analyse de la présente étude.

Méthodologie, sources de données et hypothèses

Période à l'étude

Cette analyse porte essentiellement sur les coûts et les avantages sur une période de 10 ans (2020–2029), avec un taux d'actualisation de 7 % permettant de déterminer la valeur actualisée nette (en 2019) du projet de règlement. Les résultats sont exprimés en dollars constants de 2012.

Nombre de passagers par mode de transport

Il n'existe pas de source unique et complète de statistiques sur le nombre de passagers par mode de transport au Canada. C'est pourquoi on a utilisé diverses sources pour déterminer le nombre de passagers par année, ainsi que le nombre de passagers handicapés par année. En raison du degré variable d'incertitude entourant les facteurs utilisés pour établir les données sur les passagers, on a effectué une analyse de sensibilité pour déterminer les limites inférieures et supérieures quant au nombre de passagers.

Les données sur le nombre total de passagers dans l'industrie aérienne sont tirées de Statistique Canada². Le nombre total de passagers pour les secteurs intérieur et international a été multiplié par les parts que détiennent les transporteurs canadiens sur les marchés intérieur et internationaux. Ces parts sont prises en compte dans le RTAPH afin d'obtenir le nombre total de passagers aériens qui prennent des vols de transporteurs canadiens. Les

² Statistique Canada, *Tableau 23-10-0253-01 : Trafic aérien de passagers aux aéroports canadiens, annuel* (anciennement CANSIM 401-0044).

Total passengers for the rail industry are sourced from corporate reports published online. Passenger data for VIA Rail is sourced from annual reports posted on its corporate website.³ Total passengers for Amtrak are sourced from the Rail Passengers Association.⁴ Passenger totals for Amtrak are specific to its Canadian operations. Total rail passenger data, originally from 2017, is adjusted for growth and expressed in 2020 terms.

Total passengers for the bus industry are sourced from industry submissions and CTA staff estimates. A portion of total bus passengers was estimated by tracking daily departures for a time period of a week at key origin–destination pairs. The number of departures per day for each origin–destination pair was multiplied by 50, the assumed average number of passengers per bus. The number of estimated daily passengers was then used, in part, to determine an estimate for the total number of bus passengers annually in Canada. These figures were adjusted for growth and expressed in 2020 terms.

Total passengers for the ferry industry are sourced from figures published on corporate websites^{5,6,7} and staff estimates. The total number of passengers for those companies that do not publish ridership figures were generated using the number of passengers per vessel ton of companies that do. Estimates were generated based on vessels that compared in size and geographic location within Canada. Total ferry passenger figures were adjusted for growth and are expressed in 2020 terms.

Table 1: Total number of passengers by transportation mode (2020)

Mode	Total Passengers
Air	84 211 578
Rail	5 085 186
Ferry	1 177 603

³ Annual Reports

⁴ Amtrak fact sheet: Acela service

⁵ Annual Report, 2017-2018

⁶ Owen Sound Transportation Company Annual Report 2016/17

⁷ CMTA Ferry

données sur le nombre total de passagers du domaine aérien, originellement de 2017, sont rajustées en fonction de la croissance et sont exprimées en valeur de 2020.

Les données sur le nombre total de passagers dans l'industrie ferroviaire sont tirées des différents rapports que des sociétés publient en ligne. Les données sur les voyageurs de VIA Rail sont tirées des rapports annuels affichés sur son site Web³. Le nombre total de voyageurs d'Amtrak provient de la Rail Passengers Association⁴ et ne vise que les données de ses activités au Canada. Les données sur le nombre total de passagers du domaine ferroviaire, originellement de 2017, ont été rajustées en fonction de la croissance et sont exprimées en valeur de 2020.

Les données sur le nombre total de passagers dans l'industrie du transport par autocar proviennent des présentations reçues de l'industrie et des estimations effectuées par le personnel de l'OTC. Une portion du nombre total de passagers dans ce mode de transport a été estimée à partir d'un suivi des départs quotidiens pendant une période d'une semaine entre des principales paires de villes d'origine et de destination. Le nombre de départs quotidiens pour chaque paire de villes d'origine et de destination a été multiplié par 50, soit le nombre moyen présumé de passagers par autocar. Le nombre de passagers quotidiens estimés a ensuite servi en partie à estimer le nombre total de passagers d'autocars par année au Canada. Ces données ont été rajustées en fonction de la croissance et sont exprimées en valeur de 2020.

Les données sur le nombre total de passagers dans l'industrie des traversiers sont tirées des chiffres publiés sur les sites Web des sociétés^{5,6,7}, mais aussi d'estimations établies par le personnel. Le nombre total de passagers pour les entreprises qui ne publient pas de données sur leur achalandage a été déterminé en fonction du nombre de passagers par unité de jauge de navire des entreprises qui publient de telles données. Les estimations sont fondées sur les navires dont la taille et l'emplacement géographique au Canada sont comparables. Les chiffres sur le nombre total de passagers de traversier ont été rajustés en fonction de la croissance et sont exprimés en valeur de 2020.

Tableau 1 : Nombre total de passagers par mode de transport (2020)

Mode	Nombre total de passagers
Avion	84 211 578
Train	5 085 186
Traversier	1 177 603

³ Rapports annuels

⁴ Amtrak fact sheet: Acela service (version anglaise seulement)

⁵ Rapport annuel, 2017-2018

⁶ Société de transport d'Owen Sound : Rapport annuel 2016/17

⁷ CTMA Traversier

Mode	Total Passengers
Bus	4 178 950
Total	94 653 318

Sources:

Statistics Canada, Table: 23-10-0253-01 Air passenger traffic at Canadian airports, annual (formerly CANSIM 401-0044)

[Via Rail annual reports](#)

[Amtrak fact sheet: Acela service](#)

[Marine Atlantic Annual Report, 2017-2018](#)

[Owen Sound Transportation Company Annual Report 2016/17](#)

[CMTA Ferry](#)

Proportion of travellers with disabilities

The total number of passengers with disabilities by mode of transportation is estimated by applying the proportion of persons with disabilities to the number of total passengers. The proportion of passengers with disabilities used in this study is derived from the *Canadian Survey on Disability, 2017* from Statistics Canada. It states that 22% of Canadians over the age of 15 reported having some type of disability.⁸ However, there is reason to believe that the proportion of Canadians living with a disability is not the same as the proportion of Canadian travellers that will benefit from the proposed Regulations. Some persons with disabilities will not benefit from the proposed Regulations because they do not travel, because their disability does not affect their ability to travel, or because the proposed Regulations would not address an obstacle to mobility affecting a person's ability to travel.

Based on responses to the CTA cost-benefit analysis (CBA) survey and CTA staff estimates, roughly 1% of passengers formally request accommodation for a disability from a transportation service provider. It is likely that the proportion of people formally requesting accommodation for a disability would pull down the estimated number of persons with disabilities that would benefit from the proposed Regulations, as persons with disabilities might not formally request accommodation from a transportation service provider.

A Statistics Canada publication from 2012⁹ reported that 20% of respondents to the *Canadian Survey on Disability, 2012* reported using public or specialized transit regularly. As well, 26% of persons with disabilities reported experiencing difficulty using public or specialized transit. However, this is likely to pull down the estimated proportion of the travelling public with disabilities that would benefit from the proposed Regulations, as many people who do not use public transit to commute regularly still use public transportation to travel long distances.

⁸ [New Data on Disability in Canada, 2017](#)

⁹ [A profile of persons with disabilities among Canadians aged 15 years or older, 2012](#)

Mode	Nombre total de passagers
Autocar	4 178 950
Total	94 653 318

Sources :

Statistique Canada, *Tableau : 23-10-0253-01 Trafic aérien de passagers aux aéroports canadiens, annuel* (anciennement CANSIM 401-0044)

[Rapports annuels de VIA Rail](#)

[Amtrak fact sheet: Acela service](#) (version anglaise seulement)

[Rapport annuel de Marine atlantique, 2017-2018](#)

[Société de transport d'Owen Sound : Rapport annuel 2016/17](#)

[CTMA Traversier](#)

Proportion de voyageurs handicapés

On estime le nombre total de passagers handicapés par mode de transport en appliquant la proportion de personnes handicapées au nombre total de passagers. La proportion de passagers handicapés utilisée dans la présente étude est tirée de l'*Enquête canadienne sur l'incapacité, 2017* de Statistique Canada, laquelle révèle que 22 % des Canadiens de plus de 15 ans ont signalé avoir au moins une incapacité⁸. Il y a toutefois lieu de croire que la proportion de Canadiens ayant un handicap n'est pas la même que la proportion de voyageurs canadiens qui seront avantagés par le règlement proposé. Certaines personnes handicapées n'en tireront aucun avantage parce qu'elles ne voyagent pas, ou parce que leur handicap n'affecte pas leur capacité à voyager, ou encore parce que rien dans le règlement proposé ne vise l'obstacle qui nuit à la capacité de voyager d'une personne.

Selon les réponses au sondage pour l'analyse coûts-avantages de l'OTC et les estimations de son personnel, environ 1 % de passagers déposent, auprès d'un fournisseur de services de transport, une demande officielle d'accommodement en raison d'un handicap. Il est probable que cette proportion fasse baisser l'estimation du nombre de personnes handicapées qui tireront des avantages du règlement proposé, car certaines personnes handicapées pourraient ne pas déposer de demande officielle d'accommodement auprès d'un fournisseur de services de transport.

Dans une publication de 2012 de Statistique Canada⁹, il était indiqué que 20 % des répondants à l'*Enquête canadienne sur l'incapacité, 2012* ont déclaré utiliser de façon régulière le transport en commun ou faire appel à un service de transport adapté. En outre, 26 % des personnes handicapées ont affirmé avoir des difficultés à utiliser le transport en commun ou les services de transport adapté. Toutefois, ces chiffres feront probablement baisser la proportion de voyageurs handicapés qui tireraient des avantages du règlement proposé, car bon nombre de gens qui

⁸ [Nouvelles données sur les incapacités au Canada, 2017](#)

⁹ [Un profil de l'incapacité chez les Canadiens âgés de 15 ans ou plus, 2012](#)

In order to account for the likelihood that the proportion of the Canadian population living with a disability would drive up the proportion of passengers with disabilities that would benefit from the proposed Regulations and the likelihood that the proportion of persons with disabilities formally requesting accommodation from a transportation service provider would pull down the estimated proportion of passengers with disabilities that would benefit from the proposed Regulations, the simple average between the two was used for each mode of transportation.

It is estimated that roughly 11% of passengers on all modes of transportation are passengers with disabilities that would benefit from the proposed Regulations.

The total number of passengers with disabilities for each mode is determined by multiplying the total passengers for each mode by the percentage of passengers with disabilities for each mode. The total number of passengers with disabilities, expressed in 2020 terms, are as follows:

Table 2: Total number of passengers with disabilities by mode of transportation (2020)

Mode	Total Passengers with Disabilities
Air	9 392 058
Rail	567 147
Ferry	131 337
Bus	460 729
Total	10 551 271

Passenger growth rates

The growth rate for the air industry comes from Transport Canada's 2017 Air Travel Outlook. It is expected that the number of air passengers in Canada will grow at an average annual rate of 3.10% over the next decade.

The growth rate of 3.08% for the rail industry is the compound annual growth rate (CAGR) for VIA Rail total passenger figures,¹⁰ measured over the time period from 2013 to 2017.

The growth rate of 1.16% for the bus industry is the CAGR of motor coaches in Canada, measured over the time

n'utilisent pas le transport en commun régulièrement utilisent tout de même une forme de transport en commun pour se déplacer sur de grandes distances.

Afin de tenir compte de la probabilité que soit estimée à la baisse la proportion de passagers handicapés qui tireraient des avantages du règlement proposé en raison, d'une part, de la proportion de la population canadienne vivant avec un handicap et, d'autre part, de la proportion de personnes handicapées qui déposent une demande officielle d'accommodement auprès d'un fournisseur de services de transport, on a utilisé la moyenne simple entre les deux dans chaque mode de transport.

On présume que près de 11 % des passagers, tous modes de transport confondus, sont des passagers handicapés qui seraient avantagés par le règlement proposé.

Pour connaître le nombre total de passagers handicapés dans chaque mode de transport, on multiplie le nombre total de passagers dans chaque mode par le pourcentage de passagers handicapés dans chaque mode. Le nombre total de passagers handicapés, exprimé en valeur de 2020, est présenté ci-dessous :

Tableau 2 : Nombre total de passagers handicapés par mode de transport (2020)

Mode	Nombre total de passagers handicapés
Avion	9 392 058
Train	567 147
Traversier	131 337
Autocar	460 729
Total	10 551 271

Taux de croissance du nombre de passagers

Le taux de croissance dans l'industrie aérienne provient des perspectives de 2017 de Transports Canada sur le transport pour les passagers aériens. On s'attend à ce que le nombre de passagers aérien au Canada augmente à un taux annuel moyen de 3,10 % au cours de la prochaine décennie.

Le taux de croissance de 3,08 % dans l'industrie ferroviaire est le taux de croissance annuel composé (TCAC) pour les données sur le nombre total de voyageurs de VIA Rail¹⁰ mesurés de 2013 à 2017.

Le taux de croissance de 1,16 % dans l'industrie de l'autocar est le TCAC dans ce secteur pour le Canada, mesuré

¹⁰ Annual Reports

¹⁰ Rapports annuels

period from 2005 to 2016. Figures for the number of motor coaches in Canada were sourced from Statistics Canada.¹¹

The growth rate of 1.66% for the ferry industry is the CAGR for total ferry passengers for the members of the Canadian Ferry Operators Association (CFOA) in Canada, measured over the time period from 2010 to 2014. Figures for the number of ferry passengers in Canada were sourced from the CFOA.¹²

Carrier market shares

For passenger carriers and terminal operators where samples were used to estimate industry costs, total costs were estimated by dividing sample costs by the market share of the sample. Market shares for air carriers are determined on the basis of available seat miles from 2017. Data used to determine these market shares were purchased from FlightGlobal. Market shares for airports are determined on the basis of enplaned and deplaned passengers.

Valuation of passengers' travel time

In this analysis, the value of time refers to the dollar amount associated with the opportunity cost of the time spent travelling by air. The value of time depends on the passenger's travel purposes, which are broadly categorized as either for "non-business" or "business" purposes. Non-business purposes account for leisure and other personal motives for travelling. Typically, business travellers' value of time is based on their hourly wage (the median wage is used in this study), whereas non-business travellers' value of time is based on their revealed and stated preferences.¹³ However, for a matter of simplicity, the methodology prescribed by the "Revised Departmental Guidance on Valuation of Travel Time in Economic Analysis" of the United States Department of Transportation is used to determine the value of time of a Canadian passenger. Based on this methodology, the value of one hour of air travel of a Canadian passenger is estimated at \$18.49 in 2017 Can\$ (\$17.25 in 2012 Can\$).

de 2005 à 2016. Les données sur le nombre d'autocars au Canada proviennent de Statistique Canada¹¹.

Le taux de croissance de 1,66 % dans l'industrie des traversiers est le TCAC quant au nombre total de passagers transportés par traversier, calculé de 2010 à 2014, parmi les membres canadiens de l'Association canadienne des opérateurs de traversiers (ACOT). Les données sur le nombre de passagers dans ce domaine au Canada sont tirées de l'ACOT¹².

Parts de marché des transporteurs

Pour les transporteurs et les exploitants de gare et d'aéroport qui fournissent des services de transport de passagers auprès desquels des échantillons ont été utilisés pour estimer les coûts pour l'industrie, on a estimé le total de ces coûts en divisant les coûts de cet échantillon par la part de marché de l'échantillon. Les parts de marché sont déterminées en fonction du nombre de sièges-milles disponibles de 2017. Les données utilisées pour ce faire ont été achetées sur FlightGlobal. Les parts de marché des aéroports sont déterminées en fonction du nombre d'embarquements et de débarquements de passagers.

Valeur du temps de déplacement des passagers

Dans cette analyse, la valeur du temps représente le montant en dollars du coût de renonciation du temps passé dans des déplacements en avion. La valeur du temps a été séparée en deux grandes catégories établies en fonction de l'objectif du voyage du passager, soit pour le plaisir ou pour affaires. La première catégorie concerne les voyages d'agrément ou pour d'autres motifs personnels. Habituellement, la valeur du temps de ceux qui voyagent pour affaires est basée sur leur salaire horaire (le salaire médian est utilisé pour l'étude), tandis que la valeur du temps des passagers qui ne voyagent pas pour affaires est basée sur les préférences qu'ils ont indiquées¹³. Toutefois, par souci de simplicité, on a utilisé la méthode prescrite dans le guide révisé du Department of Transportation (département des transports) des États-Unis, qui s'intitule *Revised Departmental Guidance on Valuation of Travel Time in Economic Analysis*, pour attribuer une valeur au temps d'un passager canadien. Selon cette méthodologie, une heure en transport aérien, pour un passager canadien, est estimée à 18,49 \$ en \$ CA de 2017 (17,25 \$ en \$ CA de 2012).

¹¹ Canadian passenger bus and urban transit industries, equipment operated, by industry and type of vehicle

¹² Keeping Canada Moving: A Survey of the Ferry Sector in Canada, 2015

¹³ The National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, "Passenger Value of Time, Benefit-Cost Analysis and Airport Capital Investment Decisions, Volume 1: Guidebook for Valuing User Time Savings in Airport Capital Investment Decision Analysis", 2015, p. 1.

¹¹ Industries canadiennes du transport de passagers par autobus et du transport urbain, le matériel en service, selon l'industrie et le type de véhicule

¹² Keeping Canada Moving: A Survey of the Ferry Sector in Canada, 2015 (version anglaise seulement)

¹³ The National Academies of Sciences, Engineering, and Medicine, *Passenger Value of Time, Benefit-Cost Analysis and Airport Capital Investment Decisions, Volume 1: Guidebook for Valuing User Time Savings in Airport Capital Investment Decision Analysis*, 2015, p. 1 (version anglaise seulement).

Proportion of passengers considered to be Canadian

Based on Statistics Canada data,¹⁴ the percentage of Canadian residents travelling on international flights is 64.91%. There are currently no data on passenger nationality for domestic flights; therefore, the percentage of passengers considered to be Canadian residents on domestic flights is assumed to be 82.5%. This is the mid-point between the percentage of Canadians travelling on international flights and 100%.

The same proportions are assumed to apply for all modes of transportation.

Benefits

The benefits to an accessible transportation system include reduced anxiety, reduced stigmatic harm, wider access to desired destinations, increased employment opportunity, and greater independence for persons with disabilities. As well, all Canadians would be expected to benefit from time savings and the increased safety inherent in the accessible features of the national transportation system.

Reduced anxiety

Persons with disabilities often experience anxiety when accessing the national transportation system as there is no certainty that their disability will be accommodated under the current regulatory environment. Passengers with a disability will likely experience less anxiety under the ATPDR scenario than they would under the baseline scenario, due to the knowledge of clear rules and procedures that would be provided by the proposed Regulations.

Similar to the methodology employed by the United States Department of Transportation's cost and benefit analysis on the "Final Rule on Enhancing Airline Passenger Protections," the estimates of decreased anxiety to passengers are based on a "premium" applied to the value of a passenger's time.¹⁵ The United States Department of Transportation found that the monetary value of a reduction in anxiety for airline passengers could be estimated by applying a premium of 0.01 to the value of time. However, this premium, which is designed to monetize reduced anxiety to the typical airline passenger, was increased to capture the higher levels of anxiety experienced by persons with disabilities.

¹⁴ Statistics Canada. [Table 24-10-0041-01: International travellers entering or returning to Canada, by type of transport.](#)

¹⁵ United States Department of Transportation, "Final Regulatory Impact Analysis of Rulemaking on Enhanced Airline Passenger Protections", 2009, pp. 21-22.

Proportion de passagers considérés comme étant canadiens

Selon des données de Statistique Canada¹⁴, 64,91 % de résidents canadiens prennent des vols internationaux. On n'a pas de données sur la nationalité des passagers qui prennent des vols intérieurs; c'est à ce titre qu'on estime à 82,5 % le pourcentage de passagers considérés comme étant des résidents canadiens qui prennent des vols intérieurs. Il s'agit de la valeur médiane entre 100 % et le pourcentage de Canadiens qui prennent des vols internationaux.

On présume que les mêmes proportions s'appliquent à tous les modes de transport.

Avantages

Voici certains avantages d'un réseau de transport accessible aux personnes handicapées : diminution de l'anxiété et des préjudices causés par la stigmatisation; accès élargi aux destinations souhaitées; occasions d'emploi plus nombreuses; autonomie renforcée. En outre, tous les Canadiens profiteraient des économies de temps et de la sécurité accrue inhérente aux caractéristiques d'accessibilité du réseau de transport national.

Diminution de l'anxiété

Les personnes handicapées sont souvent anxieuses lorsqu'elles doivent emprunter le réseau de transport national, car dans le contexte de réglementation en vigueur, elles ne savent pas avec certitude si des accommodements seront pris pour pallier leur handicap. Les passagers handicapés seront probablement moins anxieux selon le scénario du RTAPH que selon le scénario de référence, du fait qu'ils sauront que le règlement proposé établira des règles et des procédures claires.

De la même façon qu'avec la méthode employée par le département des transports des États-Unis dans une analyse des coûts-avantages qui figure dans sa règle intitulée *Final Rule on Enhancing Airline Passenger Protections*, les estimations de la réduction de l'anxiété pour les passagers sont basées sur une « prime » appliquée à la valeur du temps des passagers¹⁵. Le département des transports des États-Unis a conclu que la valeur monétaire d'une réduction de l'anxiété chez les passagers des compagnies aériennes pourrait être estimée en appliquant une prime de 0,01 à la valeur du temps. Toutefois, cette prime, qui sert à traduire en valeur monétaire la réduction de l'anxiété d'un passager type, a été majorée pour tenir compte des niveaux d'anxiété plus élevés qu'éprouvent les personnes handicapées.

¹⁴ Statistique Canada, [Tableau 24-10-0041-01 : Voyageurs internationaux entrant ou revenant au Canada selon le moyen de transport.](#)

¹⁵ United States Department of Transportation, *Final Regulatory Impact Analysis of Rulemaking on Enhanced Airline Passenger Protections*, 2009, p. 21-22 (version anglaise seulement)

Persons with disabilities are at a higher risk¹⁶ of anxiety and discomfort compared to the general population.¹⁷ According to a survey by the Mental Health Foundation,¹⁸ “Living with Anxiety” in the United Kingdom in 2014, individuals with physical disability experience higher levels of anxiety, up to three times compared to individuals with no disability. Similarly, the National Health Survey “Mental Health and co-existing physical health conditions,” Australian Bureau of Statistics,¹⁹ 2014–2015, found that people with at least two mental or behavioural conditions reported anxiety up to five times more than those with no disability. The mid-point between these two estimates is considered to capture the difference between how anxious a person with disability feels compared to individuals without any form of disability when travelling.

To monetize decreased anxiety due to the knowledge of clear rules and procedures in place for travel by each mode, a 0.04 premium is applied to the value of time of the passenger. Persons with disabilities are assumed to experience anxiety for a 12-hour period for every trip in the absence of the ATPDR. This accounts for the time taken to plan the trip, the time leading up to the trip and the duration of travel. Due to the uncertainty surrounding this estimate, various plausible values were assessed in the sensitivity analysis.

To estimate the benefit of reduced anxiety for travellers with disabilities, the number of Canadian passengers for each mode is multiplied by 12 hours. The result is multiplied by the hourly value of a passenger’s time and the premium for decreased anxiety to get a monetary value for the benefit. This benefit works out to a total of approximately \$8 per passenger per trip for persons with disabilities.

Decreased anxiety resulting from the knowledge of the ATPDR would result in a total present value benefit of \$533 million, with an annualized benefit of \$88 million.

Chez les personnes handicapées, le risque d’anxiété et d’inconfort est plus élevé¹⁶ par rapport à la population en général¹⁷. Selon l’étude *Living with Anxiety* de la Mental Health Foundation¹⁸ menée au Royaume-Uni en 2014, les personnes ayant un handicap physique ont des niveaux d’anxiété jusqu’à trois fois plus élevés que les personnes sans handicap. De même, selon une étude nationale sur la santé intitulée *Mental Health and co-existing physical health conditions*, menée par l’Australian Bureau of Statistics pour les années 2014-2015¹⁹, les personnes qui ont au moins deux troubles de santé mentale ou comportementale rapportent un état d’anxiété environ cinq fois plus souvent que celles qui n’ont pas de handicap. On considère donc que le point médian de ces deux estimations représente la différence entre le niveau d’anxiété que ressent une personne handicapée et celui d’une personne qui n’a aucune forme de handicap pendant ses déplacements.

Pour exprimer en argent ce que représente le fait que les gens voient leur anxiété diminuer parce qu’ils sont conscients que des règles et des procédures claires encadrent leurs déplacements dans chaque mode de transport, une prime de 0,04 est appliquée à la valeur du temps du passager. On présume que si le RTAPH n’existait pas, les personnes handicapées vivraient une période d’anxiété de 12 heures à chaque déplacement. Cette période tient compte du temps consacré à planifier le déplacement, du temps qui s’écoule avant d’entreprendre le déplacement, ainsi que du temps que dure le déplacement. Comme cette estimation est plutôt incertaine, on a évalué diverses valeurs plausibles dans l’analyse de sensibilité.

Pour estimer l’avantage de la diminution de l’anxiété chez les voyageurs handicapés, on a multiplié par 12 heures le nombre de passagers canadiens dans chaque mode de transport. Pour traduire cet avantage en valeur monétaire, on a multiplié ce résultat par la valeur horaire du temps d’un passager et la prime pour la baisse d’anxiété. Cet avantage entraîne un total d’environ 8 \$ par passager par voyage pour les personnes handicapées.

Comme les gens sauront que le RTAPH existe, la diminution de l’anxiété qui en découle devrait entraîner un avantage actualisé total évalué à 533 M\$, soit un avantage annualisé de 88 M\$.

¹⁶ The Kings Fund, “[Bringing together physical and mental health — A new frontier for integrated care](#)”.

¹⁷ The Shaw Mind Foundation, “[Mental health of those suffering with physical or learning disabilities](#)”.

¹⁸ Mental Health Foundation, “[Living with Anxiety](#)”, 2014.

¹⁹ “[National Health Survey: Mental Health and co-existing physical health conditions, Australia, 2014-15](#).”

¹⁶ The Kings Fund, [Bringing together physical and mental health — A new frontier for integrated care](#) (version anglaise seulement)

¹⁷ The Shaw Mind Foundation, [Mental health of those suffering with physical or learning disabilities](#) (version anglaise seulement)

¹⁸ Mental Health Foundation, [Living with Anxiety](#), 2014 (version anglaise seulement)

¹⁹ [National Health Survey: Mental Health and co-existing physical health conditions, Australia, 2014-15](#) (version anglaise seulement)

Reduced stigmatic harm

Interaction with barriers to access in the national transportation system can result in frustration, loss of dignity, or embarrassment for persons with disabilities. The availability of accessible measures from curbside, through check-in, and all the way through the completion of the travel process, reduces the need for assistance and minimizes feelings of frustration for persons with disabilities. It has been estimated that the premium for avoiding stigmatic harm is approximately 25% of the base value of time.²⁰ Although not monetized for the purposes of this cost-benefit analysis, in creating a universal travel process that is accessible for persons with disabilities, passengers benefit from the avoidance of embarrassment, loss of dignity, or frustration that may come from having to ask for assistance or struggle with portions of their travel itinerary.

Wider access to desired destinations

The adoption of universal accessibility measures across all modes of transportation within Canada creates a predictable, standard travel environment that encourages maximum participation by all. As a result of this, persons with disabilities have increased confidence in their ability to travel barrier free throughout the country and abroad. Increased ability to travel and fully utilize the transportation system within Canada can result in increases in health and wellness, education, employment, and income for persons with disabilities,²¹ which would result in a better quality of life. Canadian transportation service providers would also benefit from the revenues associated with engaging a new, previously uncaptured, segment of the population.

The benefit of increased access to desired destinations is not quantified in this CBA due to a lack of data.

Increased employment opportunity

An accessible transportation system would increase the range of jobs available to persons with disabilities. With increased access to more jobs, persons with disabilities generate more work experience and inevitably qualify for more positions. This increase in qualifications and experience would conceivably result in an increase in employment income. Similarly, it would stand to reason that an

²⁰ Lewis, 1985. "Special Purpose Passenger Transport: The Economics of Serving the Travel Needs of Handicapped Persons", p. 15.

²¹ "Towards a Framework for Identifying and Measuring the Benefits of Accessibility", p. 14.

Diminution des préjudices causés par la stigmatisation

Quand une personne handicapée se bute à des obstacles pour pouvoir accéder au réseau de transport national, elle peut ressentir de la frustration, une perte de dignité ou de l'embarras. Si des mesures d'accessibilité étaient en place pour les personnes handicapées à partir du débarcadère, pendant l'enregistrement et jusqu'à la fin du processus de déplacement, leur besoin d'assistance diminuerait et leur sentiment de frustration serait réduit au minimum. Il a été estimé que la prime pour éviter les préjudices que cause la stigmatisation est d'environ 25 % de la valeur de base du temps²⁰. Même si, pour les besoins de la présente analyse coûts-avantages, on ne donne pas une valeur monétaire à la création d'un processus de déplacement universel qui soit accessible aux personnes handicapées, les passagers auront l'avantage d'éviter l'embarras, la perte de dignité ou la frustration de devoir demander de l'aide ou d'avoir de la difficulté avec des parties de leur itinéraire.

Accès élargi aux destinations souhaitées

L'adoption de mesures d'accessibilité universelles dans tous les modes de transport au Canada permettra la création d'un cadre prévisible et standard pour les déplacements, ce qui encouragera la participation maximale de tous. En conséquence, les personnes handicapées auront davantage confiance en leur capacité de voyager partout au pays et à l'étranger sans faire face à un obstacle. Grâce à cette capacité accrue de se déplacer et d'utiliser pleinement le réseau de transport au Canada, les personnes handicapées pourraient voir une amélioration à leur santé, à leur bien-être, à leur niveau d'études, à leur emploi et à leurs revenus²¹, ce qui entraînerait une meilleure qualité de vie pour celles-ci. Les fournisseurs de services de transport canadiens profiteraient aussi de revenus tirés de la participation d'une nouvelle tranche de la population qu'ils ne comptaient pas avant comme marché.

Par manque de données, il est impossible de quantifier dans la présente analyse l'avantage que représente un accès accru aux destinations souhaitées.

Occasions d'emploi plus nombreuses

Grâce à un réseau de transport accessible, les personnes handicapées profiteront d'une gamme élargie d'emplois. Avec un accès accru à plus d'emplois, les personnes handicapées génèrent plus d'expérience de travail et se qualifient inévitablement à plus de postes. Si elles acquièrent plus de qualifications et d'expérience, elles verront vraisemblablement leurs revenus d'emploi augmenter. Il va

²⁰ Lewis, 1985. *Special Purpose Passenger Transport: The Economics of Serving the Travel Needs of Handicapped Persons*, p. 15 (version anglaise seulement)

²¹ *Towards a Framework for Identifying and Measuring the Benefits of Accessibility*, p. 14 (version anglaise seulement)

accessible transportation system increases job satisfaction for persons with disabilities. If there are more jobs available, persons with disabilities can be more selective in their decision-making and choose jobs that align more with their interests and their career goals. This selectivity in occupation choice presumably would result in an increase in job satisfaction.

Greater independence for persons with disabilities

Greater access to desired destinations and employment opportunities provides persons with disabilities an increased level of autonomy when it comes to the day-to-day decisions of their lives. This increase in self-sufficiency and a decrease in reliance on others saves time and money for themselves, for transportation service providers who assist them, and is an overall benefit for all within society.

Time savings

The ATPDR also benefit all passengers using the national transportation system. Children, senior citizens (especially those above 75 years of age), young parents, passengers with heavy luggage, people with temporary mobility issues (e.g. broken leg) and people with limited fluency in local language will also benefit from accessible features in the system.

Accessible features are easier to use and on average tend to reduce the time and effort required of all passengers to access them. These benefits will be realized by Canadian travellers in the form of time savings. Time savings could be a result of enhancements in information provisions (e.g. appropriate signage to aid wayfinding, user-friendly website), reduced barriers to mobility, and better booking options both online and in the form of accessible kiosks. If it is assumed that a minimum of 15 seconds is saved per passenger after the coming into force of the proposed Regulations, Canadian travellers would save a total of 325 370 hours 46 minutes and 51 seconds per year. Applying the value of a traveller's time results in a benefit to time savings of \$41.5 million.

Increased safety

Improvements in accessibility of transportation results in increased safety to all passengers. Safety benefits would come in the form of improvement in platform designs, reduction in physical barriers and gaps due to level differences. While all individuals benefit from such improvements, individuals using mobility aids and those with temporary mobility issues benefit in the form of easy accessibility and reduced probability of injury. This

donc de soi qu'un réseau de transport accessible augmentera leur satisfaction au travail. S'il y a plus d'occasions d'emplois, les personnes handicapées pourront être plus sélectives dans leurs décisions et choisir des emplois qui cadreront mieux avec leurs intérêts et leurs objectifs professionnels. On présume donc que cette nouvelle capacité de sélection en matière d'emplois entraînera chez elles une satisfaction professionnelle accrue.

Autonomie des personnes handicapées renforcée

Si les personnes handicapées ont un accès élargi aux destinations souhaitées et des occasions d'emploi plus nombreuses, leur niveau d'autonomie s'accroît lorsque vient le temps de prendre les décisions de leur vie quotidienne. Elles deviennent de plus en plus autosuffisantes et, comme elles s'appuient moins sur les autres, elles s'épargnent du temps et de l'argent, et elles en épargnent aussi aux fournisseurs de services de transport qui leur apportent de l'aide, et ainsi toute la société y gagne.

Économies de temps

Le RTAPH profite également à tous les passagers qui utilisent le réseau de transport national, celui-ci intégrant des caractéristiques d'accessibilité : les enfants, les personnes âgées (surtout celles de plus de 75 ans), les jeunes parents, les passagers traînant de lourdes valises, les personnes qui ont des problèmes temporaires de mobilité (par exemple une jambe cassée) ainsi que les personnes qui parlent peu la langue locale.

Les caractéristiques d'accessibilité sont plus conviviales et tendent à réduire le temps et les efforts requis de l'ensemble des passagers pour y avoir accès. Ces avantages pour les voyageurs canadiens se traduiront par des économies de temps. Ces économies pourraient entraîner diverses améliorations : dispositions améliorées sur les renseignements (par exemple une signalisation convenable pour trouver son chemin, des sites Web conviviaux), moins d'obstacles aux possibilités de déplacement, et de meilleures options de réservation en ligne et à des guichets accessibles. Si on présume que chaque passager gagnera au moins 15 secondes après l'entrée en vigueur du règlement proposé, les voyageurs canadiens épargneront en tout 325 370 heures 46 minutes et 51 secondes par année. Si on l'applique à la valeur du temps des voyageurs, l'avantage de l'économie de temps représente 41,5 M\$.

Sécurité accrue

Grâce aux améliorations à l'accessibilité des transports, tous les passagers profiteront d'une sécurité accrue. Les avantages en matière de sécurité proviendraient de plateformes mieux conçues et de la réduction du nombre d'obstacles physiques et de lacunes attribuables aux planchers à différents niveaux. Tout le monde profitera de telles améliorations, mais les personnes qui utilisent des aides à la mobilité, ou encore celles qui ont des problèmes

benefit extends to transportation service provider personnel, who benefit from a safer and more accessible work environment.

Costs: Services for the accessibility of transportation

One person, one fare

Air, rail, bus and ferry carriers that would be subject to this proposed provision would be prohibited from charging a fare for an additional seat that it provides to a person with a disability who requires the additional seating to accommodate their disability.

Many carriers covered by the proposed Regulations already provide some form of accommodation for persons requiring an extra seat to accommodate a disability and for these carriers, there would be no incremental cost related to this provision. For example, Air Canada and WestJet are already required to practise *1p1f* by CTA decision No. 6-AT-A-2008. Other domestic air carriers have adopted the provisions on a limited voluntary basis. Bus and rail carriers already practise *1p1f* as do the majority of ferry carriers.

There are two types of costs related to *1p1f*: the opportunity cost of losing the possible revenues of the additional seat provided to a person with a disability, determined as the average revenue per seat, times the proportion of passengers requiring an extra seat and the proportion of flights that are effectively sold out; and the administrative cost associated with processing the request of an additional seat. It is assumed that on average it takes half an hour per request and that the wage of such an employee would be \$28.95 per hour²² (2017 Can\$).

The present value of incremental costs to industry related to *1p1f* is \$122,023 to air carriers and \$1,674 to ferry carriers.

Curbside assistance

Under the ATPDR, in cases where the carrier does not provide the service, a terminal operator with 10 employees or more (including contracted personnel) would have to provide curbside assistance consisting of wheelchair assistance, guiding assistance and assistance with

temporaires de mobilité seront avantagées par la facilité d'accès et les risques réduits de blessures. Ces avantages s'étendront également au personnel des fournisseurs de services de transport, qui profitera d'un milieu de travail plus sécuritaire et plus accessible qu'auparavant.

Coûts : Services pour l'accessibilité des transports

Une personne, un tarif

Il sera interdit aux transporteurs fournissant des services par avion, train, autocar ou traversier visés par cette disposition proposée d'imposer des frais pour un siège supplémentaire fourni à une personne handicapée qui en a besoin en raison de son handicap.

De nombreux transporteurs visés par le règlement proposé fournissent déjà une certaine forme d'accommodement aux personnes qui ont besoin d'un siège supplémentaire en raison d'un handicap, et cette disposition ne fera donc pas augmenter leur facture. Par exemple, selon sa décision n° 6-AT-A-2008, l'OTC oblige déjà Air Canada et WestJet à appliquer la politique *1p1t*. D'autres transporteurs aériens intérieurs ont adopté volontairement une partie des dispositions de cette politique. Certains autocaristes et des transporteurs ferroviaires l'appliquent déjà, tout comme la majorité des transporteurs par traversier.

Deux types de coûts sont associés à la politique *1p1t* : les coûts de renonciation pour la perte de revenu possible causée par l'obligation de fournir un siège supplémentaire à une personne handicapée, calculés comme étant le revenu moyen par siège, multipliés par la proportion de passagers qui ont besoin d'un siège supplémentaire et la proportion de vols qui sont effectivement vendus au complet; les frais administratifs du traitement de la demande de siège supplémentaire. On présume qu'un employé prendra en moyenne 30 minutes pour traiter une requête, et que le salaire de cet employé serait de 28,95 \$ l'heure²² (en dollars canadiens de 2017).

La valeur actualisée des coûts supplémentaires que représente la politique *1p1t* pour l'industrie est de 122 023 \$ pour les transporteurs aériens et de 1 674 \$ pour les transporteurs par traversier.

Assistance au débarcadère

En vertu du RTAPH, dans les cas où le transporteur ne fournit pas le service, l'exploitant d'une gare ou d'une aéroport qui compte 10 employés ou plus (y compris le personnel contractuel) sera tenu de fournir l'assistance au débarcadère, soit l'assistance avec un fauteuil roulant,

²² Hourly wage of middle management occupations in retail and wholesale trade and customer services in 2017 Can\$ from Statistics Canada. Table: 14-10-0001-01 Average full-time hourly wage paid and payroll employment by type of work, economic region and occupation.

²² Salaire horaire des postes de cadres intermédiaires dans le commerce de détail, de gros et des services à la clientèle, en dollars canadiens de 2017. Statistique Canada, *Tableau : 14-10-0001-01 Moyenne du salaire horaire versé aux employés à temps plein et emploi salarié selon le genre de travail, la région économique et la profession.*

baggage between the curb and the check-in area or, if there is no check-in area, to a representative of the carrier and to the general public area and the curb. It is assumed that the increase in costs to terminal operators of providing curbside assistance will result in a proportional decrease in costs to passenger carriers as they will no longer provide the service.

It is assumed that terminal operators would need additional human resources to assure the provision of this accommodation service. Only airports are assumed to need to hire additional employees to offer curbside assistance. This is because the distance between the curb and the check-in area is generally longer and more complex to navigate than in other types of terminals. As a result, only airports would need to hire additional employees to ensure compliance with the proposed curbside assistance provision of the ATPDR.

The number of passengers who need curbside assistance throughout the air terminals considered under the ATPDR per year is multiplied by one hour — the assumed time required for an employee to assist a person — and by the assumed wage of this employee (\$15.30 in 2017 Can\$).²³ The number of requests for curbside assistance is partly based on the ratio of requests to the number of passengers with a disability (0.0118%), which was developed based on information from the CBA survey to industry. The number of passengers per airport²⁴ is sourced from Statistics Canada, and the percentage of passengers with a disability is 11.15%.

The present value of incremental costs to airports (and the incremental reduction in costs to air carriers) related to curbside assistance is \$209,539.

Revision of internal policies on accessible services

Transportation service providers would carry costs associated with updating company policies and procedure manuals to ensure compliance with the proposed service aspects of the proposed Regulations. Carriers will need to revise their policies related to 1p1f, the clearance for travel assessment process, enquiring into the needs of a person with disability, carriage of disability aids, pre-boarding,

²³ Average full time hourly wage of support occupations in accommodation, travel and amusement services from Statistics Canada. Table: 14-10-0001-01 Average full-time hourly wage paid and payroll employment by type of work, economic region and occupation.

²⁴ Statistics Canada, Table: 23-10-0253-01 Air passenger traffic at Canadian airports, annual (number).

l'orientation et la manutention des bagages, entre le débarcadère et le comptoir d'enregistrement ou, s'il n'y a pas de comptoir d'enregistrement, jusqu'à un représentant du transporteur, puis vers l'aire publique et le débarcadère. Pour les exploitants de gare et d'aérogare, on estime que l'augmentation des coûts que représente l'assistance au débarcadère entraînera une baisse proportionnelle des coûts pour les transporteurs fournissant des services de transport de passagers, car ils ne fourniraient plus le service.

Les exploitants de gare et d'aérogare auront probablement besoin de personnel supplémentaire pour fournir le service d'accommodement. On présume que seuls les aéroports auront besoin d'embaucher des employés pour offrir l'assistance au débarcadère, car, dans leur cas, la distance entre le débarcadère et le comptoir d'enregistrement est habituellement plus grande et plus complexe que dans les autres types de gares. En conséquence, seuls les exploitants d'aéroports devront embaucher des employés pour se conformer à la disposition sur l'assistance au débarcadère qu'on propose d'intégrer dans le RTAPH.

Le nombre de passagers par année qui, en vertu du RTAPH, auront besoin d'assistance au débarcadère à toutes les étapes à l'intérieur d'une aérogare est multiplié par une heure, soit le temps estimé qu'il faudrait à un employé pour aider une personne, et par le salaire présumé de cet employé (15,30 \$ CA de 2017)²³. La quantité de demandes d'assistance au débarcadère est en partie fondée sur le ratio entre cette quantité et le nombre de passagers handicapés (0,0118 %) calculé en fonction des données tirées du sondage sur l'ACA effectué auprès de l'industrie. Le nombre de passagers par aéroport²⁴ provient de Statistique Canada; le pourcentage de passagers handicapés est de 11,15 %.

La valeur actualisée des coûts supplémentaires de l'assistance au débarcadère pour les aéroports (et de la réduction supplémentaire connexe des coûts pour les transporteurs aériens) est de 209 539 \$.

Révision des politiques internes sur les services accessibles

Les fournisseurs de services de transport supporteraient les coûts de la mise à jour de leurs manuels de politiques et de procédures pour se conformer aux aspects du service qui sont proposés dans le règlement proposé. Les transporteurs devront réviser leurs politiques 1p1f et le processus d'évaluation lié à l'autorisation de voyager par lequel ils s'informent des besoins d'une personne handicapée et

²³ Moyenne du salaire horaire versé aux employés à temps plein dans des postes de soutien en services d'hébergement, de voyage et de loisirs. Statistique Canada, *Tableau : 14-10-0001-01 Moyenne du salaire horaire versé aux employés à temps plein et emploi salarié selon le genre de travail, la région économique et la profession.*

²⁴ Statistique Canada, *Tableau : 23-10-0253-01 Trafic aérien de passagers aux aéroports canadiens, annuel (nombre).*

and reservations, the carriage of persons with allergy-related disabilities, and the retention of medical documents and other information.²⁵

It is assumed that each regulatory provision on services would involve on average 160 hours of work of business development officers or consultants for developing the revised internal policy on accessible services. It is assumed that this category of employee costs \$40.30 (2017 Can\$) per hour.²⁶

For the provision on the retention of medical documents and other information, it is assumed that an additional 320 hours of work of information technology (IT) specialists would be needed at a rate of \$34.78 an hour (2017 Can\$).²⁷ IT specialists would develop a database for storing medical records for a period of at least three years, as required by the proposed Regulations. All these costs are assumed to be one-time implementation costs occurring in 2020.

The incremental cost of reviewing and implementing the service provisions of the proposed ATPDR would be expected to result in present value costs of \$324,859 (2012 Can\$).

Technical standards for facilities and equipment

The proposed ATPDR would set minimum accessibility standards that would apply to any new buildings or facilities purchased by Canadian transportation service providers after the one year following the coming into force of the proposed Regulations. In addition, any major modifications made to existing equipment or facilities would be required to comply with the proposed Regulations.

In order to arrive at an estimated cost to passenger carriers and terminal operators, the following several assumptions were made:

- (1) In most cases, the cost of implementing accessible features in new buildings or equipment is negligible compared to the cost of a non-accessible feature. Therefore, carriers will choose to implement accessible options that comply with the proposed Regulations, in both the baseline and ATPDR scenarios.
- (2) Maintenance costs are assumed to be 10% of the implementation cost of buildings or equipment.

²⁵ Under the proposed Regulations, an air carrier must retain the medical documents and information that it receives from a person with disabilities for at least three years.

²⁶ Statistics Canada. Table: 14-10-0001-01 Average full-time hourly wage paid and payroll employment by type of work, economic region and occupation.

²⁷ *Idem.*

des mesures à prendre pour le transport des aides à la mobilité, le préembarquement, et les réservations, le transport des personnes handicapées ayant une allergie, et la conservation des documents médicaux et d'autres renseignements²⁵.

On présume que chaque disposition réglementaire sur les services exigerait en moyenne 160 heures de travail pour permettre à un agent ou à un expert-conseil en développement commercial de réviser la politique interne sur les services accessibles, au coût de 40,30 \$ l'heure (en dollars canadiens de 2017)²⁶.

En ce qui concerne la conservation des documents médicaux et d'autres renseignements, on présume qu'encore 320 heures de travail seront nécessaires à des spécialistes en technologie de l'information (TI) pour ce faire, à un salaire horaire de 34,78 \$ (en \$ CA de 2017)²⁷. Des spécialistes en TI concevraient une base de données pour y stocker les dossiers médicaux pendant au moins trois ans, comme l'exige le règlement proposé. On présume qu'il ne sera nécessaire d'engager tous ces coûts qu'une seule fois, c'est-à-dire au moment de la mise en œuvre en 2020.

On s'attend à ce que les coûts supplémentaires engagés pour réviser et mettre en œuvre les dispositions en matière de services du RTAPH proposé s'élèvent, en valeur actuelle, à 324 859 \$ (en dollars canadiens de 2012).

Normes techniques pour les installations et l'équipement

Le RTAPH proposé établirait des normes d'accessibilité minimales qui s'appliqueraient aux nouvelles installations ou aux nouveaux édifices achetés par un fournisseur de services de transport canadien après la première année de l'entrée en vigueur du règlement proposé. De plus, toute modification importante à de l'équipement ou à des installations déjà en place devra être apportée conformément à ce que prévoit le règlement proposé.

Afin d'estimer les coûts pour les transporteurs et les exploitants de gare et d'aérogare, on a établi plusieurs hypothèses :

- (1) Dans la plupart des cas, les coûts de mise en œuvre de caractéristiques d'accessibilité dans les nouveaux édifices ou de l'équipement sont négligeables comparativement à ce qu'il en coûte pour des caractéristiques non accessibles. C'est pourquoi les transporteurs opteront pour des solutions accessibles conformes à la réglementation, dans le scénario de base et dans celui du RTAPH.

²⁵ Selon le règlement proposé, un transporteur aérien doit conserver pendant au moins trois ans les documents et renseignements médicaux qu'il reçoit d'une personne handicapée.

²⁶ Statistique Canada, *Tableau : 14-10-0001-01 Moyenne du salaire horaire versé aux employés à temps plein et emploi salarié selon le genre de travail, la région économique et la profession.*

²⁷ *Ibid.*

This is applicable to any provision that requires maintenance.

- (3) The cost of shipping is assumed to be 10% of the product price. This is applicable to any provision that requires shipping of components.
- (4) Installation costs are assumed to be 10% of the product price. This is applicable to any provision that requires installation.
- (5) The number of each type of equipment was sourced from the websites of carriers affected by the proposed Regulations.
- (6) The number of terminal and port facilities were sourced from Statistics Canada, terminal operator submissions and websites of terminals.

Boarding aids

The proposed ATPDR would set out standards and requirements for boarding. Compliance to the provision would be required no later than three years after the proposed Regulations come into force. The type of boarding aid required varies by mode of transportation.

It is assumed that ferry passenger carriers and ferry terminals and ports already meet the requirements of the proposed Regulations. Bus carriers would be expected to carry costs to purchase step boxes in situations where no level boarding, lift or ramp is available. This cost is estimated by multiplying the number of buses by the cost of a step box.

Rail and bus terminal operators would be expected to be required to purchase boarding lifts meeting the specification set out in the proposed Regulations. The total cost was determined by multiplying the cost of a boarding lift by the number of boarding lifts required.

Air carriers would be required to make updates to boarding stairs to meet the requirements of the proposed Regulations. The cost of upgrading existing boarding stairs was estimated based on information submitted by air carriers.

The present value cost to bus carriers of complying with the boarding aid provision is \$26,108. The cost to rail terminals is \$144,704. The cost to bus terminal operators is \$72,352.

- (2) Les coûts d'entretien devraient représenter 10 % des coûts de mise en œuvre des édifices ou de l'équipement. Cet élément ne s'applique qu'aux dispositions qui prévoient des travaux d'entretien.
- (3) Les coûts d'expédition devraient représenter 10 % du prix du produit. Cet élément ne s'applique qu'aux dispositions qui prévoient l'expédition de composants.
- (4) Les coûts d'installation devraient représenter 10 % du prix du produit. Cet élément ne s'applique qu'aux dispositions qui prévoient des travaux d'installation.
- (5) La quantité de chaque type d'équipement a été obtenue à partir des sites Web des transporteurs touchés par la réglementation.
- (6) La quantité d'installations de gares, d'aérogares ou de ports provient de Statistique Canada, de documents fournis par des exploitants de gare ainsi que des sites Web des gares et des aérogares.

Aides à l'embarquement

Le RTAPH proposé établirait des normes et des exigences pour l'embarquement. Cette disposition devra être appliquée au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du règlement proposé. Les types d'aide à l'embarquement exigés varieront en fonction du mode de transport.

On présume que les transporteurs de passagers par traversier et les exploitants de ports et de gares maritimes pour traversier satisfont déjà aux exigences du règlement proposé. On s'attend à ce que les autocaristes assument les coûts pour acheter des tabourets en l'absence d'appareil élévateur, de rampe ou de plateforme d'embarquement à niveau. On estime ces coûts en multipliant le nombre d'autocars par le coût d'un tabouret.

Les exploitants de gares ferroviaires et routières seront tenus d'acheter des appareils élévateurs respectant les spécifications établies dans le règlement proposé. Pour connaître le total des coûts, on multiplie le coût d'un appareil élévateur par la quantité requise d'appareils.

Les transporteurs aériens seront tenus de moderniser leurs escaliers d'embarquement pour satisfaire aux exigences du règlement proposé. On a estimé ces coûts de modernisation à partir des renseignements soumis par les transporteurs aériens.

La valeur actualisée des coûts pour que les autocaristes se conforment à la disposition sur les aides à l'embarquement est de 26 108 \$; pour les gares ferroviaires, elle est de 144 704 \$; pour les exploitants de gares routières, de 72 352 \$.

Seat accessibility

The proposed Regulations would set accessibility requirements for tactile row markers, moveable armrests and call buttons. For the most part carriers are already in compliance with the seat accessibility provisions, with the exception of the provisions surrounding tactile row markers. Air carriers would be expected to carry a cost in order to comply. The cost per row marker was determined based on carrier submissions. To arrive at a total cost, the number of seat rows requiring tactile markers was multiplied by the cost per row marker and the installation cost. Seat accessibility provisions are expected to result in a present value cost to air carriers of \$139,351.

Terminal wheelchairs

The proposed Regulations would require terminal operators to ensure a sufficient number of wheelchairs at its facilities to address the needs of passengers, within two years of the coming into force of the ATPDR.

It is assumed that to ensure a sufficient number of wheelchairs at facilities, a large airport would require an additional 133 wheelchairs per terminal, a medium-sized terminal would require 8 more wheelchairs, and small terminals would require 4 more wheelchairs.

It is assumed that each bus terminal would require 2 additional wheelchairs, that each ferry terminal would require 4 additional wheelchairs and that each rail terminal would require 5 additional wheelchairs. It is assumed that port operators already meet the number of wheelchairs required.

A wheelchair that meets the specifications of the proposed Regulations was sourced online, and the cost was marked up with the shipping rate for a final unit cost of \$303 (2018 Can\$). The price of the wheelchair multiplied by the number of terminals results in the total cost per terminal operator. Terminal operators would also carry an annual maintenance cost.

The requirement for terminals to ensure a sufficient number of wheelchairs would result in a present value cost to air terminals of \$280,390, a present value cost to rail terminals of \$46,565, a present value cost to bus terminals of \$9,313 and a present value cost to ferry terminals of \$46,565.

Entertainment systems

For newly acquired equipment whose entertainment systems are non-accessible, the ATPDR would require carriers to either provide a personal electronic device pre-loaded with the same or comparable content that is

Accessibilité des sièges

Dans le règlement proposé, des exigences d'accessibilité seraient prévues pour les indicateurs tactiles de rangées, les accoudoirs mobiles et les boutons d'appels. La plupart des transporteurs se conforment déjà à ces dispositions, sauf à celles sur les indicateurs tactiles de rangées. On s'attend à ce que les transporteurs aériens supportent des coûts pour s'y conformer. Les coûts par indicateur ont été déterminés en fonction des documents présentés par les transporteurs. Pour en arriver à un coût total, on a multiplié le nombre de rangées de sièges où il faudra installer des indicateurs tactiles par le coût d'un seul indicateur de rangées et les frais d'installation. À leur valeur actualisée, les dispositions sur l'accessibilité des sièges devraient coûter aux transporteurs aériens 139 351 \$.

Fauteuils roulants dans les gares et les aéroports

Le règlement proposé exigerait, dans les deux années suivant son entrée en vigueur, que les exploitants de gares et d'aéroports s'assurent qu'il y a suffisamment de fauteuils roulants à leurs installations pour répondre aux besoins des passagers.

On présume que, pour ce faire, 133 fauteuils roulants de plus seront nécessaires à l'aéroport d'un grand aéroport, 8 à l'aéroport d'un aéroport moyen, et 4 dans une petite aéroport.

Les autres chiffres sont estimés comme suit : gares routières, 2 fauteuils roulants supplémentaires; gares de traversier, 4 fauteuils roulants supplémentaires; gares ferroviaires, 5 fauteuils roulants supplémentaires. On présume que les exploitants de ports disposent déjà du nombre de fauteuils roulants requis.

Un fauteuil roulant qui satisfait aux spécifications du règlement proposé, selon un site Internet, coûte en tout, avec les frais d'expédition, 303 \$ CA de 2018. Le prix d'un fauteuil roulant multiplié par le nombre de gares et d'aéroports donne le coût total pour les exploitants, qui devront également déboursier des frais d'entretien annuels.

En raison de l'obligation pour les exploitants de gare et d'aéroport de disposer de suffisamment de fauteuils roulants, les coûts pour les aéroports représentent une valeur actualisée de 280 390 \$; pour les gares ferroviaires, 46 565 \$; pour les gares routières, 9 313 \$; pour les gares de traversier, 46 565 \$.

Systèmes de divertissement

Le RTAPH exigerait que, pour l'équipement nouvellement acheté dont les systèmes de divertissement ne sont pas accessibles, les transporteurs fournissent un appareil électronique personnel préchargé avec du contenu

accessible with closed captioning and audio descriptions or, alternatively, stream accessible entertainment content to an individual's personal electronic device. It is assumed that carriers that do not currently offer accessible on-board entertainment will make efforts to ensure a portable device with preloaded content will be made available. It is assumed that 84% of air carriers, 38% of bus carriers and 33% of rail carriers offer on-board entertainment.

It is assumed that 1.69% of the population has a sight or hearing disability. Therefore, carriers would need to procure, on average, one tablet per vehicle in the fleet. As technology improves annually, it is assumed that carriers will choose to replace the electronic devices every five years. The annual cost of content loading is 10% of the purchase price of the electronic device.

The price of an electronic unit is \$782 (2018 Can\$). The cost, which was sourced online, includes a 128GB commonly used tablet product, a 128GB external memory storage device, shipping costs and IT implementation costs. The cost to carriers is determined by multiplying the number of applicable vehicles offering entertainment in the fleet by the number of devices needed and the price of the device. The present value cost would be \$2,605,897 for air carriers, \$259,889 for rail carriers and \$303,194 for bus carriers.

Mobility aid spaces

The proposed Regulations would require designated mobility aid spaces in rail, ferry and bus passenger carriers. Rail and ferry carriers are assumed to meet the requirements set out in the proposed Regulations or have already made public commitments to retrofit their equipment. Bus carriers with low-floor buses are assumed to meet the requirements regarding mobility aid spaces; however, it is assumed that one mobility aid space per bus would need to be installed on buses that do not have low floors.

A second accessibility space would be installed by bus carriers at a rate of 10% annually of the bus carriers' accessible fleet. An additional mobility aid space would be implemented by bus carriers through the installation of two removable seats, at a cost of \$2,000 (2018 Can\$) per bus.

Bus carriers would carry two costs as a result of the proposed Regulations: an initial installation cost and an opportunity cost of lost revenue. The installation cost is calculated by multiplying the number of accessible buses

identique ou comparable accessible avec sous-titrage codé et description audio ou, sinon, du contenu de divertissement accessible en diffusion continue sur l'appareil électronique personnel du passager. On suppose que les transporteurs qui n'offrent pas actuellement de divertissement à bord accessible déploieront des efforts pour s'assurer de la disponibilité d'un appareil portatif comportant du contenu préchargé. On présume que 84 % des transporteurs aériens, 38 % des autocaristes et 33 % des transporteurs ferroviaires offrent du divertissement à bord.

On présume que 1,69 % de la population vit avec un handicap visuel ou auditif. En conséquence, les transporteurs devront fournir en moyenne une tablette pour chaque véhicule du parc. Comme la technologie s'améliore chaque année, on présume que les transporteurs décideront de remplacer les appareils électroniques tous les cinq ans. Le coût annuel du téléchargement de contenu représente 10 % du prix d'achat de l'appareil électronique.

Un appareil électronique coûte 782 \$ CA de 2018. Ce montant tiré de sites Internet vaut pour une tablette informatique couramment utilisée de 128 Go, une carte mémoire externe de 128 Go, les frais d'expédition et les frais d'activation par le service de TI. Pour obtenir le coût pour les transporteurs, on multiplie le nombre de véhicules applicables dans le parc de véhicules qui offrent du divertissement par le nombre d'appareils nécessaires et le prix d'un appareil. Les coûts seront d'une valeur actualisée de 2 605 897 \$ pour les transporteurs aériens, de 259 889 \$ pour les transporteurs ferroviaires et de 303 194 \$ pour les autocaristes.

Espaces réservés aux aides à la mobilité

Selon le règlement proposé, les exploitants de trains, de traversiers et d'autocars qui offrent des services de transport de passagers doivent désigner des espaces pour les aides à la mobilité. On présume que les exploitants de trains et de traversiers satisfont déjà aux exigences énoncées dans le règlement proposé, ou qu'ils se sont déjà engagés publiquement à moderniser leur équipement en conséquence. On présume que les autocaristes qui ont des autocars avec plancher surbaissé satisfont déjà à ces exigences, mais que ceux dont les autocars n'ont pas de plancher surbaissé devront aménager dans chaque autocar un espace pour une aide à la mobilité.

Les autocaristes seront tenus d'aménager un second espace accessible à un rythme de 10 % par année du parc d'autocars accessibles. Pour aménager un autre espace réservé à une aide à la mobilité, ils devront installer deux sièges amovibles, à un coût de 2 000 \$ CA de 2018 par autocar.

Les autocaristes assumeront deux ensembles de coûts en conséquence du règlement proposé : des frais initiaux d'installation et des coûts de renonciation pour la perte de revenu. Pour connaître les coûts d'installation, on

in a carrier's fleet by the cost of the additional space. The cost is carried annually for 10 years, as a second mobility space is assumed to be installed on 10% of the accessible fleet each year.

The opportunity cost of lost revenue is determined by taking into account the average price of a ticket, the proportion of persons requiring a mobility aid space and the proportion of sold-out bus trips. In accordance with the proposed Regulations, mobility aid spaces would result in present value costs of \$41,168 to bus carriers.

Announcements

The ATPDR require buses equipped with systems to make announcements for stops and destinations, both audibly and visually. Currently, these announcements are made audibly only. It is assumed that low-floor buses with shared video screens would display announcements on their shared screens. Bus carriers that use buses that do not have low floors would be required to purchase and install one display board per bus. The cost carried for implementing display boards across the bus carriers' fleet is calculated by multiplying the number of buses that do not have low floors in the bus carriers' fleet by the price of the display board (\$440 in 2018 Can\$) and its installation cost. This one-time cost of \$162,100 is expected to be carried by bus carriers one year after the coming into force of the proposed Regulations.

Service dog relief area

One year following the coming into force of the ATPDR, terminal operators and ferry operators would be required to provide a relief area for service dogs in non-secure areas of terminals and on ferries operating crossings of four hours or more. Two years following the coming into force of the ATPDR, terminal operators would be required to provide relief areas for service dogs in secure areas of terminals.

It is assumed that bus, rail, ferry and port terminals do not have designated dog relief areas. For air terminals, a sample was analyzed to determine the percentage of terminals providing a service dog relief area in secure and non-secure areas of the airport. It is assumed that terminal operators would implement animal relief areas outdoors for non-secure areas and indoors for secure areas.

Since most terminals have areas outside with grass, terminal operators could choose to designate a portion of the

multiplie le nombre d'autocars accessibles du parc d'un autocariste par le coût d'un espace supplémentaire. De tels frais seront engagés une fois par année pendant 10 ans, car un second espace réservé à une aide à la mobilité devra être installé dans 10 % du parc par année.

Le coût de renonciation pour la perte de revenu est calculé en fonction du prix moyen d'un billet, de la proportion de personnes qui ont besoin d'un espace pour une aide à la mobilité et de la proportion des trajets à bord d'autocars dont les places sont entièrement vendues. Selon le règlement proposé, les coûts pour les espaces réservés aux aides à la mobilité seront d'une valeur actualisée de 41 168 \$ pour les autocaristes.

Annonces

Selon le RTAPH, les autocars devront être équipés d'un système pour annoncer oralement et visuellement les arrêts et les destinations. À l'heure actuelle, ces annonces ne sont faites que de vive voix. On présume que dans les autocars à plancher surbaissé équipés d'écrans vidéo partagés, les annonces y seront diffusées. Les autocaristes seront tenus d'acheter et d'installer un afficheur pour chaque autocar de leur parc dont le plancher n'est pas surbaissé. Pour connaître le coût d'installation de tels afficheurs dans le parc d'un autocariste, on multiplie sa quantité d'autocars à plancher non surbaissé par le prix d'un afficheur, soit 440 \$ CA de 2018 en sus des frais d'installation. On s'attend à ce que les autocaristes déboursent 162 100 \$ une seule fois, un an après l'entrée en vigueur du règlement proposé.

Aire de soulagement pour les chiens aidants

Un an après l'entrée en vigueur du RTAPH, les exploitants de gares, d'aéroports et de traversiers devront aménager des aires de soulagement pour les chiens aidants, soit une dans la zone non sécurisée des gares et des aéroports, et une à bord des traversiers dont les trajets durent quatre heures ou plus. Deux ans après l'entrée en vigueur du RTAPH, les exploitants de gare et d'aéroport devront aménager une aire de soulagement pour les chiens aidants dans les zones sécurisées.

On présume qu'aucune aire de soulagement pour les chiens aidants n'est désignée dans les gares pour autocars, trains et traversiers, non plus que dans les terminaux portuaires. On a analysé un échantillon d'aéroports pour connaître le pourcentage d'aéroports munies d'aires de soulagement pour les chiens aidants dans les zones sécurisées et non sécurisées des aéroports. On présume que les exploitants d'aéroports aménageront des aires de soulagement pour les chiens aidants à l'extérieur dans le cas des zones non sécurisées, et à l'intérieur dans le cas des zones sécurisées.

À l'extérieur de la plupart des gares et des aéroports, il y a des espaces gazonnés que les exploitants pourraient

areas as a service dog relief area. The cost for designating a relief area is assumed to be \$750 (2018 Can\$). This cost includes design, signage, and maintenance supplies.

The remaining terminals will need to build service dog relief areas. The total cost of building an outdoor relief area is \$5,383 (2018 Can\$) per terminal. The cost is derived from terminal operators in other countries that implemented an outdoor service dog relief area.

The cost of creating a service dog relief area in a ferry is \$8,600 (2018 Can\$). This includes the cost of procuring, shipping and installing the necessary components for the relief area.

Based on industry feedback, the cost of implementing an animal relief area inside a terminal is \$250,000 (2018 Can\$) per unit. This cost includes modifications to the building infrastructure.

To determine the cost to terminal operators, the cost of designating or building a service dog relief area is multiplied by the number of terminals required to designate or create a service dog relief area. These costs would be carried in the first year following the coming into force of the various service dog relief area provisions. To determine the cost to ferry operators, the cost of installing a service dog relief area is multiplied by the number of ferries required to install a service dog relief area. Ongoing annual maintenance costs are assumed to be 10% of the installation cost for both terminal operators and ferry operators.

The present value costs of designating, building and/or installing and maintaining service dog relief areas is \$14,214,874 to air terminal operators, \$517,393 to rail terminal operators, \$8,696 to bus terminal operators, \$13,439 to ferry terminal operators, \$11,647 to port terminal operators and \$32,731 to ferry operators.

Terminal standards

One year following the coming into force of the proposed Regulations, a terminal operator would be required to ensure its buildings meet the standards set out in CAN/CSA-B651-12 (R2017). It is assumed that rail, bus, ferry and port terminals comply with the proposed Regulations. Based on feedback from air terminal operators, minor modifications to signage would be required to ensure compliance.

destiner, en partie, à l'aménagement d'une aire de soulagement pour les chiens aidants. On estime qu'il en coûterait 750 \$ CA de 2018 pour ce faire, y compris pour la conception, la signalisation et les fournitures d'entretien.

Dans chaque autre gare et aéroport, il faudra faire construire une aire de soulagement extérieure pour les chiens aidants, à un coût de 5 383 \$ CA de 2018 pour chacune des gares et aéroports. Le coût a été obtenu auprès d'exploitants de gares et d'aéroports de pays étrangers ayant aménagé une aire de soulagement extérieure pour les chiens aidants.

Le coût pour aménager une aire de soulagement à bord d'un traversier s'élève à 8 600 \$ CA de 2018. Ce montant inclut le coût d'achat, d'expédition et d'installation des éléments nécessaires à l'aménagement.

D'après l'industrie, l'aménagement d'une aire de soulagement pour les animaux à l'intérieur d'une gare ou d'un aéroport coûte 250 000 \$ CA de 2018 par unité. Ces coûts comprennent les modifications qu'il faut apporter à l'infrastructure de l'édifice.

Pour déterminer le coût pour les exploitants de gares et d'aéroports, on a multiplié le coût pour concevoir ou construire une aire de soulagement pour les chiens aidants par le nombre de gares et d'aéroports où il faudra désigner ou créer une telle aire. Ces coûts seraient engagés au cours de la première année suivant l'entrée en vigueur des diverses dispositions en matière d'aire de soulagement pour les chiens aidants. Afin de déterminer le coût pour les exploitants de traversiers, on a multiplié le coût d'installation de l'aire par le nombre de traversiers nécessitant l'installation d'une aire. Les coûts d'entretien annuels permanents devraient représenter 10 % du coût d'aménagement de l'aire pour les exploitants de gares, d'aéroports et de traversiers.

La valeur actualisée des coûts pour concevoir, construire ou installer, et entretenir les aires de soulagement pour les chiens aidants est de 14 214 874 \$ pour les exploitants d'aéroports, de 517 393 \$ pour les exploitants de gares ferroviaires, de 8 696 \$ pour les exploitants de gares routières, de 13 439 \$ pour les exploitants de gares maritimes, de 11 647 \$ pour les exploitants de terminaux portuaires et de 32 731 \$ pour les exploitants de traversiers.

Normes visant les gares et les aéroports

Un an après l'entrée en vigueur du règlement proposé, un exploitant de gare ou d'aéroport devra s'assurer que ses édifices sont conformes à la norme CAN/CSA-B651-12 (R2017). On présume que les gares de trains, d'autocars et de traversiers, ainsi que les terminaux portuaires, se conforment déjà au règlement proposé. Selon des exploitants d'aéroports, il faudra apporter des modifications mineures pour que la signalisation soit conforme.

A unit cost for upgrades was determined by dividing the cost estimated by sample airports by the total passenger traffic in the sample airports. This results in a per-passenger unit cost for upgrades. The unit cost was multiplied by the total number of passengers to arrive at a total cost to industry. The cost is expected to be carried in the first year following the coming into force of the proposed Regulations. In order to meet the standards set out in CAN/CSA-B651-12 (R2017), airports would carry a present value cost of \$87,640.

Accessible sleeping cabin

The ATPDR would require a rail carrier to ensure that at least two wheelchair-accessible sleeping compartments are adjacent to each other, and that meet specific technical standards on trains that offer sleeping cabin services. Currently, rail carriers offer one wheelchair-accessible sleeping compartment per train. As the upgrade would only be required if the sleeper car were to undergo a major renovation, it is assumed that five years following the coming into force of the proposed Regulations, rail carriers would begin to upgrade wheelchair-accessible sleeping compartments to implement a second adjacent cabin. Carriers would choose to upgrade one cabin per year.

The total cost of redesigning one rail car is \$3.176 million (2018 Can\$). This cost is derived from the historical cost of upgrading other rail cars to meet accessible standards. No additional maintenance fee is paid by rail carriers annually. The addition of one extra wheelchair-accessible cabin will not impose extra maintenance fees from the baseline scenario.

The present value cost of upgrading sleeping cabins to ensure two adjacent accessible sleeping cabins is \$7,951,991.

Security screening and border clearance

The ATPDR would require the CBSA and the CATSA to meet certain standards related to services, signage and communication, aimed at improving the accessibility of the security and border clearing processes.

The CATSA and the CBSA would only be required to make minor changes to services, and these changes would not be expected to result in increased costs to either entity. However, an upfront investment would likely be required to ensure compliance with service and electronic signage requirements. It is assumed that updating internal procedures and ensuring electronic signage meets the standards set out in the proposed Regulations would require

Afin de connaître le coût unitaire de modernisation, on a divisé le coût estimé pour les aéroports de l'échantillon par le nombre total de passagers dans ces aéroports. Il s'agit du coût unitaire de modernisation par passager pour la modernisation. Pour connaître le total des coûts pour l'industrie, on a multiplié le coût unitaire par le nombre total de passagers. Ces coûts seraient engagés au cours de la première année suivant l'entrée en vigueur du règlement proposé. Pour se conformer à la norme CAN/CSA-B651-12 (R2017), les exploitants d'aéroports supporteront des coûts d'une valeur actualisée de 87 640 \$.

Voitures-lits accessibles

Selon le RTAPH, un transporteur ferroviaire offrant des services de voiture-lit devra munir une voiture de chemin de fer d'au moins deux cabines-couchettes adjacentes qui sont accessibles en fauteuil roulant et conformes à des normes techniques précises. À l'heure actuelle, les transporteurs ferroviaires offrent une cabine-couche accessible en fauteuil roulant par train. Comme la modernisation sera exigée seulement si la voiture-lit doit être rénovée en profondeur, on présume que cinq ans après l'entrée en vigueur du règlement proposé, les transporteurs ferroviaires commenceront à moderniser leurs voitures-lits accessibles en fauteuil roulant pour aménager une seconde cabine-couche adjacente, à raison d'une voiture par année.

Le total des coûts pour refaire la conception d'une voiture de chemin de fer est de 3 176 000 \$ CA de 2018. Ce montant est tiré des coûts historiques de modernisation d'autres voitures de chemin de fer afin qu'elles soient conformes aux normes d'accessibilité. Les transporteurs ferroviaires n'auraient aucuns frais d'entretien supplémentaires annuels à engager. L'ajout d'une cabine accessible en fauteuil roulant ne nécessitera pas de frais d'entretien supplémentaires par rapport au scénario de référence.

Les coûts pour moderniser les voitures afin que deux cabines adjacentes soient accessibles seront d'une valeur actualisée de 7 951 991 \$.

Contrôle de sûreté et contrôle frontalier

En vertu du RTAPH, l'ASFC et l'ACSTA devront satisfaire à certaines normes en matière de services, de signalisation et de communication, en vue d'améliorer l'accessibilité des processus de contrôle de sûreté et de contrôle frontalier.

L'ACSTA et l'ASFC seraient seulement tenues d'apporter aux services des changements mineurs qui ne devraient pas faire augmenter leurs coûts. Toutefois, elles devront probablement investir des sommes pour satisfaire aux exigences de service et de signalisation électronique. On estime que, pour chaque entité, la mise à jour des procédures internes et la modernisation vers une signalisation électronique conforme aux normes établies dans le

160 hours of work for an IT technician and 160 hours of work from a business development officer for each entity. Hourly wages, based on industry averages from Statistics Canada,²⁸ are \$34.78 (2017 Can\$) and \$40.30 (2017 Can\$), respectively.

The present value cost to ensuring compliance with the service, signage and communication requirements is \$14,966 for both the CATSA and the CBSA.

Communication

The ATPDR would set the requirements regarding communication of general information, automated self-service kiosks, telecommunications systems, public announcements, websites and applications.

Public information

Ferry carriers, ferry terminals, the CBSA and the CATSA do not currently comply with the proposed Regulations regarding general public information. It is assumed that these stakeholders would be required to generate a corporate policy to ensure that the information received electronically is compatible with adaptive technology. In addition, IT services are assumed to be required to perform updates to systems.

It is assumed that these updates would take approximately 640 hours of work for an IT technician and 320 hours of work from a business development officer. Hourly wages, based on industry averages from Statistics Canada, are \$34.78 and \$40.30, respectively.²⁹

Automated self-serve kiosks

Currently, air terminal operators and rail carriers do not comply with the proposed Regulations, and as such, would carry costs to meet the standards set out in the ATPDR. The proposed Regulations on kiosks would have delayed coming-into-force dates by three years.

It is estimated that this will require a total of three hours of work from IT per kiosk at \$32.46 (2012 \$Can) per hour, as well as the cost to upgrade the hardware (software is assumed to be up to date and will not need costing). To upgrade or replace the hardware to ensure the kiosks are accessible, it is assumed to cost \$20,000 (2018 \$Can) per machine based on industry response.

règlement proposé nécessiteront 160 heures de travail pour un technicien en TI et 160 heures de travail pour un agent en développement commercial. Les salaires horaires, selon les moyennes de l'industrie calculées par Statistique Canada²⁸, sont respectivement de 34,78 \$ et de 40,30 \$ (en dollars canadiens de 2017).

Afin que leurs services, la signalisation et leurs communications soient conformes aux exigences, l'ACSTA et l'ASFC devront chacune déboursier des coûts d'une valeur actualisée de 14 966 \$.

Communication

Dans le RTAPH, des exigences seraient établies concernant la communication de renseignements généraux, les guichets libre-service automatisés, les systèmes de télécommunications, les annonces publiques, les sites Web et les applications.

Renseignements publics

À l'heure actuelle, les exploitants de traversiers et de gares maritimes ainsi que l'ASFC et l'ACSTA ne se conforment pas aux dispositions du règlement proposé relatives aux renseignements publics généraux. On présume que ces intervenants seraient tenus de produire une politique opérationnelle afin que les renseignements reçus électroniquement soient compatibles avec la technologie adaptative. De plus, on s'attend à ce que les services de TI apportent des mises à niveau aux divers systèmes.

On estime que pour ces mises à niveau, il faudra environ 640 heures de travail pour un technicien en TI et 320 heures de travail pour un agent en développement commercial. Les salaires horaires, selon les moyennes de l'industrie calculées par Statistique Canada, sont respectivement de 34,78 \$ et de 40,30 \$²⁹.

Guichets libre-service automatisés

À l'heure actuelle, les exploitants d'aéroports et les transporteurs ferroviaires ne se conforment pas au règlement proposé et devront donc engager des coûts pour satisfaire aux normes qui y sont établies. Les dates d'entrée en vigueur des dispositions proposées visant les guichets seraient retardées de trois ans.

On estime qu'il faudra en tout à un technicien en TI trois heures de travail par guichet, à 32,46 \$ l'heure (en dollars canadiens de 2012), en sus des coûts pour mettre le matériel à jour (on présume que les logiciels sont à jour et ne coûteront rien de plus). Pour mettre à jour ou remplacer le matériel afin de rendre les guichets accessibles, on estime les coûts à 20 000 \$ CA de 2018 par machine, selon les réponses de l'industrie.

²⁸ *Idem.*

²⁹ *Idem.*

²⁸ *Ibid.*

²⁹ *Ibid.*

Air terminals are assumed to have more than one kiosk in locations where kiosks are employed.

There are an estimated six rail stations with more than one kiosk, for a total of 13 kiosks requiring upgrades. Three years following the coming into force of the proposed Regulations, all these kiosks would be required to be accessible. To estimate the costs to upgrade stations with more than one kiosk, the same approach is used to estimate the cost for stations with one kiosk. However, there is an additional 10% added to the total number of kiosks to account for upgrades to other types of kiosks, such as information or parking kiosks.

To estimate the number of kiosks in air terminals, the number of kiosks in an airport is divided by the number of passengers. This ratio is multiplied by the total number of passengers from air terminals with kiosks to estimate the total number of kiosks in air terminals. Based on industry response, it is estimated that 40% of kiosks are already accessible. Therefore, the total number of kiosks is multiplied by 60% to arrive at the total number of kiosks that would not comply with the proposed Regulations. It is estimated there are 345 airport kiosks nationally that need upgrades to become accessible. Kiosks that do not currently comply with the proposed Regulations require three hours of work from IT per kiosk in addition to the \$20,000 cost to purchase an accessible kiosk.

As well, it is estimated that each airport and rail carrier would require 320 hours of work from a business development officer to oversee the upgrades of kiosks.

Telecommunications

All stakeholders are expected to bear some costs to ensure that telecommunication systems provide a link to an operator or the ability to leave a message. Ensuring compliance with this provision is expected to require 160 hours from a business development officer and an additional 160 hours from an IT professional. As well, bus operators are expected to assume costs to ensure comparable communication services are offered and to provide information on how to access alternative forms of communication. These provisions are expected to require an additional 160 hours from a business development officer and 160 hours from an IT professional.

Public announcements

The ATPDR would require public announcements to be made available in audio and visual media. All transportation service providers currently meet this requirement, with the exception of the CBSA, the CATSA, bus carriers and bus terminal operators. It is assumed that ensuring

On présume que les aéroports où de tels guichets sont utilisés en ont plus d'un.

Environ six gares ferroviaires ont plus d'un guichet, pour un total de 13 guichets à moderniser. Trois ans après l'entrée en vigueur du règlement proposé, tous ces guichets devront être accessibles. Pour estimer les coûts de modernisation des gares qui ont plus d'un guichet, on utilise la même approche pour estimer ce qu'il en coûtera aux gares qui n'ont qu'un seul guichet. Il faut toutefois ajouter 10 % au nombre total de guichets pour tenir compte des mises à niveau à apporter aux autres types de guichets, notamment ceux pour les informations ou le stationnement.

Afin d'estimer le nombre de guichets dans une aéroport, on divise le nombre de guichets dans un aéroport par le nombre de passagers et on multiplie le ratio obtenu par le nombre total de passagers d'une aéroport avec guichets. Selon les réponses de l'industrie, on estime que 40 % des guichets sont déjà accessibles. Donc, si on veut connaître le nombre total de guichets qui ne sont pas conformes au règlement proposé, il faut multiplier le nombre total de guichets par 60 %. On estime que 345 guichets d'aéroport à l'échelle nationale devront être mis à jour pour être accessibles. En ce qui concerne les guichets non conformes au règlement proposé, un technicien en TI devra consacrer trois heures de travail à chaque guichet, sans compter les 20 000 \$ que coûte l'achat d'un guichet accessible.

De plus, on estime que chaque aéroport et transporteur ferroviaire devront retenir les services d'un agent en développement commercial pendant 320 heures pour superviser la mise à niveau des guichets.

Télécommunications

On s'attend à ce que tous les intervenants engagent certains coûts afin que leurs systèmes de télécommunications permettent aux personnes handicapées de parler à un agent ou de laisser un message. Pour se conformer à cette disposition, ils auront besoin des services d'un agent en développement commercial et d'un professionnel en TI pendant 160 heures chacun. On s'attend en outre à ce que les autocaristes engagent des coûts pour offrir des services de communication comparables et transmettre des renseignements sur la façon d'accéder aux communications au moyen de médias substituts. Pour se conformer à ces dispositions, on estime qu'ils auront besoin des services d'un agent en développement commercial et d'un professionnel en TI pendant 160 heures chacun.

Annonces publiques

Le RTAPH exigera que des annonces publiques soient diffusées en formats audio et vidéo. Tous les fournisseurs de services de transport satisfont déjà à cette exigence, sauf l'ASFC, l'ACSTA, les autocaristes et les exploitants de gare routière. Pour se conformer à ces dispositions, on

compliance with this provision would require approximately 160 hours of work from a business development officer.

Websites and applications

The ATPDR would require websites and applications to comply with the World Wide Web Consortium (W3C)'s accessible content standards. All stakeholders meet these requirements with the exception of bus carriers and terminal operators. This work is expected to require input from both the stakeholder's corporate policy and IT resources. It is assumed that this work would take approximately 160 hours of work for an IT technician and 160 hours of work from a business development officer.

In addition, transportation service providers would be required to provide information in formats that are not web-based, upon request. All transportation service providers, with the exception of bus carriers and terminal operators, would be expected to carry a cost to ensure compliance. It is assumed that it would take approximately 160 hours for a business development officer to develop a template to produce information upon request.

Communication costs

The present value cost for ensuring compliance with communications related provisions is \$0.7M for air carriers, \$9.8M for air terminals, \$0.2M for ferry carriers, \$0.4M for ferry terminals, \$0.4M for port terminals, \$0.2M for bus carriers, \$0.7M for bus terminals, \$0.6M for rail carriers, \$1.4M for rail terminals, \$0.01M for the CATSA and \$0.03M for the CBSA.

Training

The proposed Regulations in regard to training were adapted from the existing *Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations*. However, the proposed Regulations update the language and requirements, including specifying time limits for refresher training. Therefore, it is assumed that all transportation service providers will bear the same cost per person to train their staff under the proposed Regulations.

The costs associated with the training aspect of the proposed Regulations are composed of three parts. These parts include reporting, development and consultation, and delivery of training to employees.

The program description reporting requirement is an administrative cost and is discussed in the section on administrative costs to industry.

présume qu'ils auront besoin des services d'un agent en développement commercial pendant environ 160 heures.

Sites Web et applications

Le RTAPH exigera que les sites Web et les applications soient conformes aux normes du World Wide Web Consortium (W3C) sur l'accessibilité des contenus Web. Tous les intervenants répondent déjà à ces exigences, sauf les autocaristes et les exploitants de gare routière. Pour ce travail, il faudra probablement consulter les politiques opérationnelles des intervenants et faire appel à des ressources en TI. On estime qu'ils auront besoin des services d'un technicien en TI et d'un agent en développement commercial pendant environ 160 heures chacun.

En outre, les fournisseurs de services de transport seront tenus de fournir sur demande les renseignements autrement que par le Web. On s'attend à ce que tous les fournisseurs de services de transport, sauf les autocaristes et les exploitants de gare routière, engagent des coûts pour s'y conformer. On estime qu'il faudra environ 160 heures de travail à un agent en développement commercial pour concevoir un gabarit avec lequel il sera possible de produire les renseignements sur demande.

Coûts en ce qui a trait aux communications

Voici les coûts, en valeur actuelle, que devront déboursier les divers intervenants pour se conformer aux dispositions en matière de communications : transporteurs aériens, 0,7 M\$; aéroports, 9,8 M\$; exploitants de traversier, 0,2 M\$; gares maritimes, 0,4 M\$; terminaux portuaires, 0,4 M\$; autocaristes, 0,2 M\$; gares routières, 0,7 M\$; transporteurs ferroviaires, 0,6 M\$; gares ferroviaires, 1,4 M\$; ACSTA, 0,01 M\$; ASFC, 0,03 M\$.

Formation

Le règlement proposé en matière de formation a été inspiré du *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience*. Mais dans le règlement proposé, la formulation et les exigences sont mises à jour et précisent notamment les exigences en matière de délai pour la formation de recyclage. En conséquence, on présume qu'en vertu du règlement proposé, l'ensemble des fournisseurs de services de transport engageront les mêmes coûts par personne pour former leur personnel.

Trois volets de coûts sont associés au règlement proposé en matière de formation : établissement de rapports, conception et consultation ainsi que prestation de la formation aux employés.

L'exigence sur l'établissement de rapports dans la description de programme fait partie des coûts administratifs, qui sont expliqués plus en détail à la rubrique sur les coûts administratifs pour l'industrie.

Transportation service providers would also be required to consult with persons with disabilities on their training plans. This requirement is assumed to require 160 hours from a business development officer to provide support to the consultant. It is assumed that it will take persons with disabilities 160 hours to review a transportation service provider's training plan. Persons with disabilities are assumed to be paid consultants' wages, obtained from Statistics Canada.³⁰

The proposed Regulations would require revisions to transportation service providers' personnel training programs. It is assumed that the review and revision of existing programs will require 120 hours from a business development officer.

Finally, the full cost of training is estimated by using Statistics Canada industry employee numbers and the average industry wage as provided by Statistics Canada.³¹ Information for CBSA employees and wages are pulled from their departmental reports and collective agreements posted on the Treasury Board Secretariat's website. The CATSA is assumed to have a similar number of employees and a similar wage rate. In the year following the year in which the proposed Regulations come into force, it is assumed employees will be required to complete three hours of training. This represents an additional hour over the baseline scenario. The additional hour would be required to familiarize employees with their responsibilities under the ATPDR. The number of employees is scaled back by 10% to accommodate for those who do not require training, as they do not directly provide service to the public or participate in making decisions related to the proposed Regulations. The number of employees requiring training is then multiplied by the average industry wage to obtain the total annual training cost.

The present value cost for ensuring compliance with the proposed Regulations is \$1.4 million for air carriers, \$1.6 million for air terminal operators, \$0.2 million for ferry carriers, \$0.1 million for bus carriers, \$0.1 million for rail carriers, \$0.1 million for the CBSA and \$0.1 million for the CATSA.

Administrative costs to industry

Administrative costs to industry encompass costs related to the planning, collecting, processing and reporting of relevant information, and completing forms and retaining data required by the federal government to comply with a regulation. In the context of the ATPDR, there are two costs that are considered as such.

³⁰ *Idem.*

³¹ Statistics Canada. Table 14-10-0331-01 Historical releases of employment and average weekly earnings (including overtime) for all employees by industry, monthly, seasonally adjusted.

Les fournisseurs de services de transport seraient également tenus de consulter des personnes handicapées avant de concevoir leur plan de formation. On estime que cette exigence nécessitera 160 heures de travail à un agent en développement commercial qui viendra prêter main-forte à l'expert-conseil. On estime qu'il faudra 160 heures à des personnes handicapées pour examiner le plan de formation des fournisseurs de services de transport, et que ces personnes seront payées au taux salarial d'un expert-conseil, selon Statistique Canada³⁰.

Selon le règlement proposé, les programmes de formation du personnel des fournisseurs de services de transport devront être révisés. On estime que l'examen et la révision des programmes existants nécessiteront 120 heures de travail à un agent en développement des affaires.

Enfin, nous avons estimé le coût total de la formation et le salaire moyen dans l'industrie à partir des chiffres de Statistique Canada visant les employés de l'industrie³¹. Les renseignements sur les employés de l'ASFC et leur salaire sont tirés des rapports organisationnels et de leurs conventions collectives publiées sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor. On présume qu'à l'ACSTA, le nombre d'employés et les salaires sont semblables. Au cours de l'année après l'entrée en vigueur du règlement proposé, on estime que chaque employé devra suivre une formation de trois heures. C'est une heure de plus que dans le scénario de référence. L'heure additionnelle servira à faire connaître aux employés leurs responsabilités en vertu du RTAPH. Le nombre d'employés a été revu à la baisse dans une proportion de 10 % pour tenir compte des personnes qui n'ont pas besoin de formation puisqu'elles ne fournissent pas directement de services au public et ne participent pas au processus décisionnel entourant le règlement proposé. Pour obtenir le total des coûts annuels pour la formation, il faut multiplier le nombre d'employés qui devront être formés par le salaire moyen au sein de l'industrie.

Voici les coûts, en valeur actuelle, que devront déboursier les divers intervenants pour se conformer au règlement proposé : transporteurs aériens, 1,4 M\$; exploitants d'aérogare, 1,6 M\$; exploitants de traversier, 0,2 M\$; autocaristes, 0,1 M\$; transporteurs ferroviaires, 0,1 M\$; AFSC, 0,1 M\$; ACSTA, 0,1 M\$.

Coûts administratifs pour l'industrie

Parmi les coûts administratifs pour l'industrie, on compte ceux visant les activités que les intervenants doivent effectuer afin de se conformer à la réglementation : planification; collecte et traitement de l'information et établissement de rapports connexes; formulaires à remplir et conservation des données exigées par le gouvernement

³⁰ *Ibid.*

³¹ Statistique Canada. Tableau 14-10-0331-01 Diffusions historiques de l'emploi et la rémunération hebdomadaire moyenne (y compris temps supplémentaire) pour l'ensemble des salariés selon l'industrie, données mensuelles désaisonnalisées

First, if, at the request of a carrier, a person with a disability provides the carrier with information, including health information, in relation to a request for a service, the carrier must offer to retain an electronic record of their medical documents and other information for a minimum of three years. This obligation implies that each carrier, across modes of transport, must invest resources and time to create a function within their electronic system to keep track of the information in question.

Second, the proposed Regulations would require all transportation service providers to make their accessibility training programs descriptions available for inspection to the CTA.

Costs

It is assumed that affected stakeholders would not carry any of the costs related to both of these provisions in the baseline scenario. In the case of the retention of medical records, it is assumed that each carrier would implement their modification to their IT system in 2020. Costs related to this implementation include 320 hours for IT specialists at \$34.78/h (2017 \$Can)³² to create the function, and 160 hours for decision makers to manage the implementation at \$40.30/h (2017 \$Can).³³

The cost of maintaining a training program on file is assumed to require 160 hours of middle managers' time at \$40.30/h (2017 \$Can).³⁴ It should be noted that this cost is specific to maintaining a description of a training program on file, and does not include the cost of creating or implementing the program.

The present value of administrative costs to industry is \$581,412.

Canadian Transportation Agency

The CTA is responsible for protecting the human right of persons with disabilities to an accessible transportation system. It advances this mandate by making rules, resolving disputes and providing information on the rights and responsibilities of transportation providers and users. As well, the CTA is responsible for the monitoring and

fédéral. Dans le contexte du RTAPH, deux ensembles de coûts sont considérés comme étant de nature administrative.

Dans un premier temps, si une personne handicapée doit fournir dans sa demande de service des renseignements, par exemple sur sa santé, à la demande d'un transporteur, celui-ci doit offrir de conserver un dossier électronique des documents médicaux et autres renseignements de la personne pendant au moins trois ans. Cette obligation signifie que chaque transporteur, dans tous les modes de transport, doit investir des ressources en personnel et en temps afin de créer une fonction à même ses systèmes électroniques pour assurer le suivi des renseignements en question.

Ensuite, le règlement proposé exigera que tous les fournisseurs de services de transport mettent à la disposition de l'OTC, sur demande, une description de leur programme de formation sur l'accessibilité.

Coûts

On présume que dans le scénario de référence, les intervenants touchés n'engageront pas de coûts relativement à ces deux dispositions. Dans le cas de la conservation des dossiers médicaux, on présume que chaque transporteur modifiera son système de TI en 2020. Les coûts de cette mise en œuvre comprennent 320 heures pour que des spécialistes en TI créent la fonction, à un taux horaire de 34,78 \$ CA de 2017³², et 160 heures pour que des décideurs en gèrent la mise en œuvre, à un taux horaire de 40,30 \$ CA de 2017³³.

La conservation d'un programme de formation au dossier devrait nécessiter que des cadres intermédiaires y consacrent 160 heures de travail, à un taux horaire de 40,30 \$ CA de 2017³⁴. Il convient de noter que le coût qui en résulte concerne précisément la conservation au dossier de la description d'un programme de formation, et qu'il ne comprend pas les coûts nécessaires pour créer le programme ni le mettre en œuvre.

Les coûts administratifs pour l'industrie, en valeur actuelle, devraient représenter 581 412 \$.

Office des transports du Canada

L'OTC doit protéger le droit des personnes handicapées à un réseau de transport accessible. Il s'acquiesce de ce mandat de plusieurs façons : établissement de règles, règlement de différends et communications de renseignements sur les droits et les responsabilités des fournisseurs et des utilisateurs de services de transport. L'OTC est également

³² Statistics Canada. Table 14-10-0001-01 Average full-time hourly wage paid and payroll employment by type of work, economic region and occupation.

³³ *Idem.*

³⁴ *Idem.*

³² Statistique Canada. Tableau 14-10-0001-01 Moyenne du salaire horaire versé aux employés à temps plein et emploi salarié selon le genre de travail, la région économique et la profession.

³³ *Ibid.*

³⁴ *Ibid.*

enforcement of the carriers' obligations and adherence to CTA orders and decisions.

The CTA is expecting an increase in the number of accessibility related complaints it receives for the first three years following the coming into force of the ATPDR. After the first three years of the proposed Regulations being in force, the annual number of complaints is expected to decrease to 2017–2018 levels.

The CTA is also responsible for the monitoring and enforcement of the regulations it administers. The CTA expects an increase in these efforts for the three years immediately following the coming into force of the proposed Regulations. These efforts are expected to return to current levels three years after the coming into force of the proposed Regulations. The CTA performs stakeholder outreach and disseminates guidelines for training, communication and building standards. The CTA will licence the Canadian Standards Association's (CSA) *Accessible Design for the Built Environment* (CAN/CSA-B651-04) for the first five years following the coming into force of the proposed Regulations.

The present value cost to the CTA of the ATPDR is \$7.01 million.

Summary

The ATPDR would result in a cost to transportation service providers and the CTA of \$46.16M, present value benefits to Canadian passengers of \$574.73M and a net present benefit of \$528.57, expressed in 2012 Canadian dollars, over a 10-year period following the coming into force of the proposed Regulations. On an annualized basis, the costs to transportation service providers would be \$7.03M. The proposed Regulations would improve the accessibility of transportation service providers' services, facilities, equipment, and communication.

In some cases, the costs would be negligible as transportation service providers will be able to meet the requirements of the proposed Regulations by simply altering current operating practices, rather than through staffing additional employees. In addition, potentially costly accessibility upgrades to pre-existing equipment or facilities would only be required when the equipment or facility receives a major upgrade.

The benefits of the ATPDR to Canadians far outweigh the cost to transportation service providers of such upgrades, even without monetizing several of the benefits. Persons with disabilities are expected to benefit from decreased anxiety during travel from knowing that transportation

chargé de surveiller les transporteurs afin qu'ils respectent leurs obligations, mais aussi les ordonnances et les décisions de l'OTC.

L'OTC s'attend à une augmentation du nombre de plaintes en matière d'accessibilité qu'il recevra au cours des trois premières années après l'entrée en vigueur du RTAPH, mais aussi à ce que le nombre de plaintes annuelles revienne au niveau de 2017-2018, après ces trois premières années.

L'OTC est également chargé de surveiller le respect des règlements pour lesquels il est responsable. Il s'attend à une hausse de la charge de travail au cours des trois années qui suivront immédiatement l'entrée en vigueur du règlement proposé. Cette charge de travail devrait revenir aux niveaux actuels trois ans après l'entrée en vigueur du règlement proposé. L'OTC procède à des activités de sensibilisation auprès des intervenants et publie des lignes directrices sur la formation, les communications et les normes visant les édifices. L'OTC homologuera la norme CAN/CSA-B651-04 — *Conception accessible pour l'environnement bâti* de l'Association canadienne de normalisation, pour les cinq premières années suivant l'entrée en vigueur du règlement proposé.

Les coûts du RTAPH, en valeur actuelle, représentent 7,01 M\$ pour l'OTC.

Résumé

Le RTAPH entraînerait pour les fournisseurs de services de transport et l'OTC des coûts de 46,16 M\$, pour les passagers canadiens des avantages d'une valeur actualisée de 574,73 M\$ et un avantage actualisé net de 528,57 M\$, exprimés en dollars canadiens de 2012, sur une période de 10 ans après l'entrée en vigueur du règlement proposé. Sur une base annualisée, les coûts pour les fournisseurs de services de transport seraient de 7,03 M\$. Le règlement proposé permettra d'améliorer l'accessibilité des services, des installations, de l'équipement et des communications des fournisseurs de services de transport.

Dans certains cas, les coûts seraient négligeables, car les fournisseurs de services de transport pourront donner suite aux exigences du règlement proposé en modifiant leurs pratiques opérationnelles courantes, plutôt qu'en embauchant d'autres employés. De plus, des travaux potentiellement coûteux pour améliorer l'accessibilité à de l'équipement ou encore à des installations préexistantes seraient exigés uniquement si l'équipement ou l'installation en question doit faire l'objet d'une rénovation majeure.

Les avantages du RTAPH pour les Canadiens dépassent largement ce qu'il en coûtera aux fournisseurs de services de transport pour de tels travaux de modernisation, sans même qu'on connaisse la valeur en argent de ces avantages. On s'attend à ce que l'avantage pour les personnes

service providers would be required by regulation to provide certain accommodations. Those accommodations would be clear to both transportation service providers and to persons with disabilities.

While the proposed Regulations could be recommended on the basis of human rights alone, it can also be recommended on the basis of the net present value that it would generate for Canada.

Consolidated cost-benefit statement

Table 3: Consolidated cost-benefit summary

Base Year	Price Year	Period of Analysis	Discount Rate
2018	2012 Can\$	2020–2029	7%

Table 4: A. Monetized impacts \$

Cost-Benefit Statement	Annualized Lower Bound	Annualized Upper Bound	Central Analysis – Annualized Value (2020–2029)	Central Analysis – Total Present Value (2019–2029)
Benefits: Canadians	1.48M	597.12M	87.56M	574.73M
Costs: Air passenger carriers	0.38M	1.18M	0.71M	4.64M
Costs: Airport operators	1.59M	5.77M	3.47M	22.75M
Costs: Rail passenger carriers	0.66M	2.00M	1.33M	8.71M
Costs: Rail terminal operators	0.08M	0.27M	0.03M	0.19M
Costs: Bus passenger carriers	0.06M	0.21M	0.13M	0.83M
Costs: Bus terminal operators	0.04M	0.14M	0.06M	0.38M
Costs: Ferry service providers	0.04M	0.11M	0.07M	0.48M
Costs: Ferry terminal operators	0.03M	0.08M	0.01M	0.04M
Costs: Port operators	0.02M	0.06M	0.04M	0.27M
Costs: Canadian Air Transport Security Authority	0.01M	0.03M	0.02M	0.13M
Costs: Canada Border Services Agency	0.01M	0.03M	0.02M	0.14M
Costs: Administration	0.04M	0.13M	0.09M	0.58M
Costs: Government	0.35M	1.78M	1.07M	7.01M
Total costs			7.03M	46.16M
Net benefits			80.52M	528.57M

handicapées se traduit par une baisse d'anxiété durant leurs déplacements, car ils sauront qu'en vertu d'un règlement, les fournisseurs de services de transport seront tenus de fournir certains accommodements qui seront clairs pour les deux parties.

Le règlement proposé pourrait être recommandé seulement dans le cadre des droits de la personne, mais il peut également l'être en raison de la valeur actualisée nette qu'il générerait pour l'ensemble du Canada.

Énoncé des coûts-avantages consolidés

Tableau 3 : Résumé des coûts-avantages consolidés

Année de référence	Année de prix	Période d'analyse	Taux d'actualisation
2018	\$ CA de 2012	2020-2029	7 %

Tableau 4 : A. Répercussions monétaires \$

Énoncé des coûts-avantages	Limite inférieure (annualisée)	Limite supérieure (annualisée)	Analyse centrale – Valeur actualisée (2020-2029)	Analyse centrale – Valeur actuelle totale (2019-2029)
Avantages : Canadiens	1,48 M	597,12 M	87,56 M	574,73 M
Coûts : Transporteurs aériens de passagers	0,38 M	1,18 M	0,71 M	4,64 M
Coûts : Exploitants d'aéroport	1,59 M	5,77 M	3,47 M	22,75 M
Coûts : Transporteurs ferroviaires de passagers	0,66 M	2,00 M	1,33 M	8,71 M
Coûts : Exploitants de gare ferroviaire	0,08 M	0,27 M	0,03 M	0,19 M
Coûts : Autocaristes	0,06 M	0,21 M	0,13 M	0,83 M
Coûts : Exploitants de gare routière	0,04 M	0,14 M	0,06 M	0,38 M
Coûts : Fournisseurs de services de traversier	0,04 M	0,11 M	0,07 M	0,48 M
Coûts : Exploitants de gare maritime	0,03 M	0,08 M	0,01 M	0,04 M
Coûts : Exploitants de ports	0,02 M	0,06 M	0,04 M	0,27 M
Coûts : Administration canadienne de la sûreté du transport aérien	0,01 M	0,03 M	0,02 M	0,13 M
Coûts : Agence des services frontaliers du Canada	0,01 M	0,03 M	0,02 M	0,14 M
Coûts : Administration	0,04 M	0,13 M	0,09 M	0,58 M
Coûts : Gouvernement	0,35 M	1,78 M	1,07 M	7,01 M
Total des coûts			7,03 M	46,16 M
Avantages nets			80,52 M	528,57 M

B. Qualitative impacts

- Reduced stigmatic harm
- Wider access to desired destinations
- Increased employment opportunity
- Greater independence for persons with disabilities
- Increased safety

It is not possible to simply subtract boundary costs from benefits to determine the lower and upper bound net benefits. Due to the dependence of forecasts on the same input variables, it is impossible for extreme results to occur simultaneously (i.e. there is no scenario where the upper bound benefit and lower bound costs would occur at the same time).

Sensitivity analysis

Uncertainty has been taken into account in this cost-benefit analysis by assigning probability distributions to several variables. For the purpose of this analysis, uncertain variables were assigned discrete distributions, with the most likely outcome assigned a 0.6 probability and the two extreme values assigned a 0.2 probability. The results of the cost-benefit analysis were calculated using the

B. Répercussions qualitatives

- Diminution des préjudices causés par la stigmatisation
- Accès élargi aux destinations souhaitées
- Occasions d'emploi plus nombreuses
- Autonomie des personnes handicapées renforcée
- Sécurité accrue

Il n'est pas possible de simplement soustraire les limites de coûts des avantages pour calculer les limites inférieure et supérieure des avantages nets. Comme les prévisions dépendent des mêmes variables d'entrée, il est impossible d'obtenir simultanément des résultats extrêmes (c'est-à-dire qu'il n'y a pas de scénario dans lequel les limites de coûts inférieures et supérieures seraient obtenues en même temps).

Analyse de sensibilité

L'incertitude a été prise en compte dans cette analyse coûts-avantages au moyen de la répartition de la probabilité entre plusieurs variables. Pour les besoins de la présente analyse, une répartition discrète a été attribuée aux variables incertaines, et un facteur de probabilité de 0,6 a été attribué au résultat le plus probable, tandis qu'un facteur de 0,2 a été attribué aux deux valeurs extrêmes. Les

median of probabilistic inputs. The low and high net present values (NPVs) were determined by changing one variable at a time to determine the lowest and highest possible combination of outcomes.

It is important to note that in both the high and low NPV scenarios, all probabilistic variables are constant across all models. For instance, the same growth rate was used to determine compensation costs and compensation benefits. This is done to ensure that any given outcome obtained through the simulations is a logically possible outcome.

Finally, it should be noted that the extreme outcomes determined through this sensitivity analysis would be extremely unlikely to occur as they would require several already unlikely outcomes to occur simultaneously. The probability of all extreme values occurring simultaneously is $1.24E^{-63}$.

The table below summarizes the results of the sensitivity analysis.

Table 5: Low, central analysis, and high annualized costs and benefits based on sensitivity analysis

	Low (\$M)	Central Analysis (\$M)	High (\$M)
Benefits to Canadian public	1.48	87.56	597.12
Costs to transportation service providers	2.97	5.96	10.02
Costs to Government	0.35	1.07	1.78
Total cost to all stakeholders (including Government)	3.33	7.03	11.80

Note: Values in this table are presented as the present value using a 7% discount rate.

Tableau 5 : Coûts et avantages annualisés des limites inférieure, centrale et supérieure, basés sur l'analyse de sensibilité

	Inférieure (en M\$)	Analyse centrale (en M\$)	Supérieure (en M\$)
Avantages : Public canadien	1,48	87,56	597,12
Coûts pour les fournisseurs de services de transport	2,97	5,96	10,02
Coûts pour le gouvernement	0,35	1,07	1,78
Total des coûts : Tous les intervenants (y compris le gouvernement)	3,33	7,03	11,80

Remarque : Les valeurs dans ce tableau sont présentées comme étant la valeur actuelle à laquelle a été appliqué un taux d'actualisation de 7 %.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule applies since there is an incremental increase in administrative burden on business, and the proposal is considered an “IN” under the Rule.

résultats de l'analyse coûts-avantages ont été calculés au moyen de la médiane des données probabilistes. Les valeurs actualisées nettes (VAN) inférieure et supérieure de la marge ont été déterminées en changeant une variable à la fois pour déterminer la combinaison de résultats la plus faible et la plus élevée possible.

Il est important de noter que dans les scénarios de VAN supérieure et inférieure, toutes les variables de probabilité sont constantes dans tous les modèles. Par exemple, le même taux de croissance a été utilisé pour déterminer les coûts et les avantages des indemnités. On procède de cette façon pour que tout résultat donné obtenu par des simulations soit logiquement possible.

Enfin, il faut noter que les résultats extrêmes déterminés à partir de la présente analyse de sensibilité seraient tout à fait improbables, car il faudrait que plusieurs résultats déjà improbables soient obtenus simultanément. La probabilité que toutes les valeurs extrêmes se concrétisent en même temps est de $1,24 E^{-63}$.

Le tableau ci-dessous résume les résultats de l'analyse de sensibilité.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'applique puisque des entreprises verront leur fardeau administratif augmenter, et la proposition est considérée comme étant un « AJOUT ».

The annualized average of incremental administrative costs potentially imposed on a total of 137 businesses (all sizes, federally registered) would be \$62,289 (in 2012 Can\$) and the annualized average administrative cost per business would be \$430 (in 2012 Can\$).

The estimated costs of the administrative burden were based on information gathered from the questionnaire to stakeholders, assumptions, and the CTA subject matter experts. Incremental administrative costs would arise from labour costs related to the time spent by employees on activities pertaining to record keeping, such as the creation and retention of electronic medical documents of persons with disabilities, and the submission of the training program description upon request of the CTA for inspection purposes.

As indicated in the CBA, certain requirements set out in the PTR and the ATR will be retained in the ATPDR, and various changes will only simplify and modernize the provisions. As these requirements are related solely to compliance costs of the stakeholders, administrative burden changes in the PTR and the ATR do not apply.

Small business lens

The small business lens applies as there are impacts on small businesses associated with the ATPDR. Among the nine groups of stakeholders, four groups of small businesses who would be impacted by the proposed Regulations have been identified. The following table illustrates a list of groups of small businesses who would be impacted by the ATPDR.

Table 6: Small businesses impacted by the ATPDR

Groups of Stakeholders	Small Businesses Impacted by the ATPDR
Air carriers	No
Airport operators	Yes
Rail passenger carriers	No
Rail terminal operators	No
Bus passenger carriers	No
Bus terminal operators	No
Ferry service providers	Yes
Ferry terminal operators	Yes
Cruise ship ports	Yes

In determining the size of each business, establishments were classified as small businesses based on the definition of small business found under the [Policy on Limiting](#)

La moyenne annualisée pour les coûts administratifs supplémentaires potentiellement imposés à 137 entreprises en tout (de toutes les tailles, de compétence fédérale) serait de 62 289 \$ CA de 2012, et le coût administratif moyen annualisé serait de 430 \$ CA de 2012 par entreprise.

Les coûts estimés du fardeau administratif ont été basés sur des renseignements tirés des questionnaires remplis par les intervenants, d'hypothèses et d'opinions d'experts en la matière à l'OTC. Les coûts administratifs supplémentaires proviendraient du temps de plus que passeront certains employés à des activités liées aux documents, par exemple afin de créer et de conserver les dossiers renfermant les documents médicaux en format électronique des personnes handicapées, et de soumettre une description du programme de formation, sur demande de l'OTC à des fins d'examen.

Selon l'analyse coûts-avantages, certaines exigences du RFP et du RTA seront conservées dans le RTAPH, et diverses modifications ne serviront qu'à simplifier et à moderniser les dispositions. Comme ces exigences concernent uniquement les coûts de conformité pour respecter la réglementation, les modifications au RFP et au RTA ne se traduiront pas par un fardeau administratif supplémentaire.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises s'applique, car de petites entreprises seront touchées par le RTAPH. Parmi les neuf groupes d'intervenants, on a relevé quatre groupes de petites entreprises qui seront touchées par le règlement proposé. Le tableau suivant présente une liste de groupes de ces petites entreprises.

Tableau 6 : Petites entreprises touchées par le RTAPH

Groupes d'intervenants	Petites entreprises touchées par le RTAPH
Transporteurs aériens	non
Exploitants d'aéroport	oui
Transporteurs ferroviaires de passagers	non
Exploitants de gare ferroviaire	non
Autocaristes	non
Exploitants de gare routière	non
Fournisseurs de services de traversier	oui
Exploitants de gare maritime	oui
Ports pour paquebots de croisière	oui

Pour déterminer la taille de chaque entreprise, les établissements ont été classés comme étant de petites entreprises, selon la définition qu'en donne la [Politique sur la](#)

Regulatory Burden on Business, that is any business, including its affiliates, that has fewer than 100 employees or less than \$5 million in annual gross revenue. Other establishments that do not fall under the above category were considered medium/large businesses. In cases where the number of the employees or annual gross revenues of business were not available, assumptions were made to estimate business size. Annex 1 summarizes the methodology and sources along with assumptions used in determining business size. In total, the ATPDR would impose requirements on 13 small businesses.³⁵

Additional costs to small businesses largely arise from direct compliance costs related to new technical, service and general requirements.

Table 7: Direct compliance costs

Technical Requirements	Service Requirements	General Requirements
Providing wheelchairs	Providing curbside assistance	Ensuring accessible communication
Providing service dog relief area	Revising internal policies on service accessibility	Meeting accessibility training standards
Meeting minimum accessible design standards	Complying with 1P1F requirement	

Tableau 7 : Coûts de conformité directs

Exigences techniques	Exigences en matière de services	Exigences générales
Fournir des fauteuils roulants	Fournir l'assistance au débarcadère	Rendre les communications accessibles
Aménager une aire de soulagement pour les chiens aidants	Réviser les politiques internes sur l'accessibilité des services	Satisfaire aux normes sur la formation en matière d'accessibilité
Satisfaire aux normes minimales en matière de conception accessible	Se conformer à l'exigence de la politique 1p1t	

In addition to compliance costs, small businesses will assume administrative costs to meet the proposed new requirements. Additional administrative costs would arise from the extra effort related to record keeping, such as the creation and retention of electronic medical documents of persons with disabilities, and the submission of the training program description upon request of the CTA for inspection purposes.

The cost calculations were estimated based on information gathered from the questionnaire to stakeholders, assumptions, and subject matter experts at the Canadian Transportation Agency. The projected growth rate of each

limitation du fardeau réglementaire sur les entreprises : toute entreprise, y compris ses filiales, qui compte moins de 100 employés ou qui génère moins de 5 M\$ en revenus bruts par année. Les autres établissements qui n'entrent pas dans la catégorie ci-dessus ont été considérés comme étant de moyenne ou de grande taille. Pour les entreprises dont ni le nombre d'employés ni le revenu annuel brut n'était connu, des hypothèses ont été établies pour en estimer la taille. L'annexe 1 renferme un résumé de la méthodologie et des sources de données ainsi que des hypothèses utilisées pour déterminer la taille des entreprises. Au total, le RTAPH imposerait des exigences à 13 petites entreprises³⁵.

Les coûts supplémentaires pour les petites entreprises proviennent en grande partie des coûts de conformité directement liés aux nouvelles exigences techniques ou générales, ou encore aux exigences en matière de services.

Outre les coûts de conformité, les petites entreprises engageront des coûts administratifs pour satisfaire aux exigences proposées. Ces coûts supplémentaires découleront de la charge de travail accrue occasionnée par des activités liées aux documents, par exemple afin de créer et de conserver les dossiers renfermant les documents médicaux en format électronique des personnes handicapées, et de soumettre une description du programme de formation, sur demande de l'OTC à des fins d'examen.

Les coûts obtenus ont été estimés à partir des renseignements tirés des questionnaires remplis par les intervenants, d'hypothèses et d'opinions d'experts en la matière à l'Office des transports du Canada. Le taux de croissance

³⁵ They are composed of 10 airport operators, 2 cruise ship ports and 1 ferry service provider. It is assumed that 3 ferry terminals are owned by the same ferry service provider.

³⁵ On compte 10 exploitants d'aéroport, 2 ports pour paquebots de croisière et un fournisseur de services de traversier. On présume que 3 gares maritimes appartiennent à un seul et même fournisseur de services de traversiers.

transportation mode aligns with the cost-benefit analysis and is summarized as follows:

Table 8: Project growth rate by transportation mode

Mode	Growth Rate*
Air	3.10%
Rail	3.08%
Ferry	1.66%
Bus	1.16%

Refer to the cost-benefit analysis for sources.

The recommended option for the ATPDR would ultimately affect a total of 13 small businesses; as noted previously, a second regulatory package will be developed later, which will scope in small carriers and terminal operators that may have unique operating circumstances or infrastructure limitations to take into consideration. To alleviate the burden for small businesses, exemptions from the ATPDR would apply to the smallest of the small business for each category of transportation service providers. As a result, the estimated annualized increase in total industry costs (compliance and administrative) would be \$571,980 (in 2012 dollars) for all affected small businesses, and the average cost per small business would be \$43,998 (in 2012 dollars). The estimated present value of total industry costs over the 10-year period would be valued at \$4,017,349 (in 2012 dollars).

Regulatory flexibility analysis statement

Table 9: Small business lens summary³⁶

Number of small businesses impacted	13
Number of years	10 years
Base year for costing	2019

Table 10: Small business lens costs

	Annualized Value (\$)	Present Value (\$)
Compliance costs		
Technical requirements	405,656	2,849,158
Services requirements	4,908	34,471

³⁶ This analysis examines costs and benefits over a 10-year period (2020–2029). A discount rate of 7% is used to establish the net present value of the regulatory proposal. Results are expressed in 2012 constant dollars.

projeté de chaque mode de transport cadre avec l'analyse coûts-avantages et se résume comme suit :

Tableau 8 : Taux de croissance projeté par mode de transport

Mode	Taux de croissance*
Avion	3,10 %
Train	3,08 %
Traversier	1,66 %
Autocar	1,16 %

Voir l'analyse coûts-avantages pour connaître les sources.

À terme, l'option recommandée pour le RTAPH touchera 13 petites entreprises en tout. Il convient de souligner que, dans le deuxième dossier sur la réglementation qui sera élaboré ultérieurement, on inclura les petits transporteurs et exploitants de gare et d'aérogare dont les conditions d'exploitation et les contraintes uniques en matière d'infrastructure pourraient être à considérer. Pour réduire le fardeau des petites entreprises, il serait possible que le RTAPH renferme des exemptions pour les plus petites d'entre elles dans chaque catégorie de fournisseurs de services de transport. En conséquence, l'augmentation annualisée du total des coûts (de conformité et d'administration) pour l'industrie est estimée à 571 980 \$ (en dollars de 2012) pour l'ensemble des petites entreprises touchées, avec un coût moyen de 43 998 \$ (en dollars de 2012) pour chacune. La valeur actualisée du total des coûts pour l'industrie sur une période de 10 ans serait estimée à 4 017 349 \$ (en dollars de 2012).

Énoncé d'analyse de flexibilité réglementaire

Tableau 9 : Résumé — Lentille des petites entreprises³⁶

Nombre de petites entreprises touchées	13
Nombre d'années	10 ans
Année de référence pour l'établissement des coûts	2019

Tableau 10 : Coûts — Lentille des petites entreprises

	Valeur annualisée (\$)	Valeur actuelle (\$)
Coûts de conformité		
Exigences techniques	405 656	2 849 158
Exigences en matière de services	4 908	34 471

³⁶ Cette analyse porte sur les coûts et les avantages sur une période de 10 ans (2020–2029). Un taux d'actualisation de 7 % est appliqué pour obtenir la valeur actualisée nette du règlement proposé. Les résultats sont exprimés en dollars constants de 2012.

	Annualized Value (\$)	Present Value (\$)
Compliance costs – Continued		
General requirements	148,413	1,042,391
TOTAL	558,977	3,926,020
Administrative costs		
Retention of the electronic medical documents of persons with disabilities	2,504	17,587
Training program	10,499	73,742
TOTAL	13,003	91,329
TOTAL COST (all impacted small businesses)	571,980	4,017,349
Cost per impacted small business	43,998	309,027

Consultation

The CTA's consultative process for the proposed Regulations on accessibility took place in two phases. The first phase was initiated in May 2016 and closed on September 15, 2017. The second phase started September 14, 2018, and closed on November 30, 2018.

In order to develop regulations that are robust, fair and balanced, the CTA considered feedback from the public and stakeholders. The process included inviting and publishing feedback on a discussion paper focused on key issues related to accessible transportation in the national transportation system; three rounds of in-person consultations with the CTA's Accessibility Advisory Committee (AAC), which comprises representatives from the community of persons with disabilities, the transportation industry (representing all modes – air, rail, ferry and bus) and other interested parties; and approximately 40 face-to-face consultation sessions, including multiple meetings with disability associations and meetings with the CATSA, the CBSA, the Canadian Airports Council, the Association of Canadian Port Authorities Port Association, and carriers from the air, marine, rail and bus modes. In addition to the extensive feedback obtained through the in-person events, the CTA received over 200 written submissions from stakeholders and private citizens in response to the discussion paper.

As summarized in the [What We Heard](#) report published in June 2017 and as reflected in the next sections below, the consultations confirmed that there is wide support from industry, disability rights organizations and the general public for the development of a single, comprehensive set of accessible transportation regulations that apply across the national transportation system.

	Valeur annualisée (\$)	Valeur actuelle (\$)
Coûts de conformité (suite)		
Exigences générales	148 413	1 042 391
TOTAL	558 977	3 926 020
Coûts administratifs		
Conservation des documents médicaux en format électronique des personnes handicapées	2 504	17 587
Programme de formation	10 499	73 742
TOTAL	13 003	91 329
COÛTS TOTAUX (toutes les petites entreprises touchées)	571 980	4 017 349
Coût par petite entreprise touchée	43 998	309 027

Consultation

Le processus de consultation de l'OTC entourant le règlement proposé sur l'accessibilité s'est déroulé en deux étapes. La première étape a débuté en mai 2016 et s'est terminée le 15 septembre 2017, et la deuxième a commencé le 14 septembre 2018 et a pris fin le 30 novembre 2018.

Pour élaborer un règlement qui soit robuste, équitable et équilibré, l'OTC a tenu compte des commentaires du public et des intervenants. Il a notamment procédé comme suit : invitation et publication de commentaires concernant un document de travail sur les principaux enjeux liés à l'accessibilité des transports dans le réseau de transport national; trois vagues de consultations en personne avec le Comité consultatif sur l'accessibilité (CCA) de l'OTC formé de représentants de la communauté des personnes handicapées, de l'industrie des transports (de tous les modes – aérien, ferroviaire, par traversier et par autocar) et d'autres parties intéressées; et une quarantaine de séances de consultation en personne, dont un grand nombre avec des représentants d'associations de personnes handicapées, de l'ACSTA, de l'ASFC, du Conseil des aéroports du Canada, de l'Association des administrations portuaires canadiennes, et de transporteurs aériens, maritimes, ferroviaires et par autocar. En plus de tous les commentaires obtenus grâce aux événements en personne, l'OTC a reçu plus de 200 présentations écrites d'intervenants et de particuliers en réponse au document de travail.

Comme le résume le rapport [Ce que nous avons entendu](#) publié en juin 2017 et comme en font état les prochaines sections, on note de la part de l'industrie, d'organismes de défense des droits des personnes handicapées et de la population en général un appui marqué pour l'élaboration d'un seul règlement complet sur les transports accessibles qui s'appliquerait à tout le réseau de transport national.

During the second phase of in-person consultations, a discussion paper summarizing the details of the proposed elements for the regulations was provided to stakeholders. In addition, a third all-day AAC meeting and various additional meetings and teleconferences with individual stakeholders was held. This led to additional stakeholder meetings and written submissions.

Highlights of the stakeholder feedback received are shown below, organized by four key themes: services for the accessibility of transportation; accessible facilities and equipment; training; and communication. Concerns about the cost implications of various proposals are also noted below where applicable.

Services for the accessibility of transportation

International air services

The CTA's consultations included questions as to whether some regulations currently applicable only to domestic flights involving aircraft of a certain size (i.e. under the ATR) should be extended.

Members of the disability community generally felt that robust, accessible service requirements should apply across both domestic and international travel (including the 1p1f policy, which protects those who need an attendant or service dog, for example). These stakeholders expressed frustration with uneven accessibility services and reported numerous challenges in achieving the right to accessible travel.

Industry stakeholders felt that any regulation of Canadian carriers' operations abroad should be consistent with regulations in the relevant foreign jurisdictions and voiced concern regarding overlapping or conflicting regulations across jurisdictions. Canadian air carriers also had concerns regarding unfair competition with international counterparts that might not face the same accessible service standards, and advocated for a level playing field. Finally, air stakeholders (Canadian and foreign) raised concerns regarding the extension of the 1p1f policy to international travel, for example, given international air treaty implications. Air carriers also suggested that the 1p1f requirement established in CTA jurisprudence represented potentially significant revenue loss and was therefore not appropriate to impose on industry, but rather should be covered by public funds.

Au cours de la deuxième étape des consultations en personne, les intervenants ont obtenu un document de travail résumant les détails des éléments proposés pour le règlement. Une troisième réunion d'une journée du CCA et diverses autres rencontres et téléconférences avec des intervenants individuels ont été organisées, lesquelles ont donné lieu à d'autres présentations écrites et à d'autres rencontres avec des intervenants.

Les points saillants de la rétroaction reçue des intervenants sont organisés ci-dessous autour de quatre grands thèmes : les services pour l'accessibilité des transports, l'accessibilité des installations et des équipements, la formation et les communications. Les préoccupations sur les conséquences financières des diverses propositions sont également notées ci-dessous, le cas échéant.

Services pour l'accessibilité des transports

Services aériens internationaux

Les consultations de l'OTC ont notamment porté sur la question de savoir s'il conviendrait d'élargir la portée de certains règlements qui ne s'appliquent en ce moment qu'aux vols intérieurs exploités au moyen d'aéronefs d'une certaine taille (c'est-à-dire en vertu du RTA).

Des membres de la communauté des personnes handicapées étaient généralement d'avis que des exigences rigoureuses en matière de services accessibles devraient s'appliquer aux déplacements intérieurs et internationaux (dont la politique 1p1t, qui protège ceux qui ont besoin d'un accompagnateur ou d'un chien aidant, par exemple). Ces intervenants ont exprimé leur frustration devant l'inégalité des services d'accessibilité et ont fait état de nombreux obstacles au droit à l'accessibilité des déplacements.

Selon des intervenants de l'industrie, la réglementation des activités des transporteurs canadiens dans d'autres pays devrait être harmonisée avec les règlements en vigueur dans ces autres pays, car ils se disaient préoccupés du double emploi et des contradictions des règlements d'un pays à l'autre. Les transporteurs aériens canadiens suggéraient des règles du jeu équitables, car ils s'inquiètent de la concurrence déloyale avec des homologues internationaux qui pourraient ne pas être tenus aux mêmes normes en matière de services accessibles. Enfin, des intervenants du secteur du transport aérien (canadiens et étrangers) étaient inquiets de l'élargissement de la politique 1p1t aux voyages internationaux, par exemple en raison de ce que la mesure pourrait avoir comme conséquence sur certains traités aériens internationaux. Les transporteurs aériens ont également laissé entendre que l'exigence de la politique 1p1t établie dans la jurisprudence de l'OTC représentait une perte de revenu potentiellement importante et qu'on ne devait donc pas l'imposer à l'industrie, mais plutôt la compenser en puisant dans les fonds publics.

Under the proposed Regulations, relevant service provisions would apply to both domestic and international carriers and travel, and would also generally reflect current requirements or practices in both the United States and the European Union (EU). This would address the need for consistency, both for members of the disability community and industry, and for regulatory alignment.

The 1p1f requirement would only apply to domestic travel, however, due to the need for further analysis and consultations at the international level (for example, with respect to the implications for international treaties). The 1p1f domestic requirement is included in this package given that it is a well-established human right in Canada since 2008.

Together with the proposed 1p1f requirement for domestic travel, the proposed allergy buffer zone requirement in the proposed Regulations for both international and domestic travel would position Canada as a global leader in accessible services among its international counterparts. The 1p1f and allergy buffer zone requirements are world-leading.

Service dogs

Some stakeholders in the disability community raised concerns about unwanted or intrusive questioning regarding their service dog from carriers throughout their travel, from check-in to de-boarding.

Some members of the disability community favoured requiring transportation service providers to retain records about passengers' service dog information, so that passengers are not required to provide it each time they travel. These stakeholders also felt that airports should have areas on the secure side of the terminal where service dogs can be relieved.

At the same time, industry suggested that fraud (for example, a passenger presenting an untrained pet as a service dog) is on the rise, and that this poses a risk of harm to carrier staff, other passengers, and trained service dogs. Industry noted that, for these reasons, it is important to be able to validate a passenger's request to bring a service animal on board.

The proposed Regulations balance stakeholder input. They would recognize the legitimacy of service dogs for a wide range of disabilities and protect persons with

En vertu du règlement proposé, les dispositions pertinentes en matière de services s'appliqueraient aux transporteurs et aux voyages intérieurs et internationaux, et tiendraient compte des exigences ou des pratiques générales courantes aux États-Unis et dans l'Union européenne (UE). Cela répondrait au besoin d'uniformité, tant pour les membres de la communauté des personnes handicapées que pour l'industrie, mais aussi au besoin d'harmonisation de la réglementation.

La politique 1p1t ne s'appliquerait toutefois qu'aux voyages intérieurs, car il faudra approfondir les analyses et mener d'autres consultations à l'échelle internationale (par exemple, en ce qui a trait aux répercussions sur les traités internationaux). L'exigence de la politique intérieure 1p1t est incluse dans le projet de règlement étant donné qu'il s'agit d'un droit de la personne bien établi au Canada depuis 2008.

Avec l'exigence proposée de la politique 1p1t pour les voyages intérieurs, l'obligation d'établir une zone tampon en cas d'allergies qu'on propose d'intégrer dans le règlement proposé pour les voyages internationaux et intérieurs ferait du Canada un chef de file mondial en matière de services accessibles parmi ses homologues internationaux. Les exigences de la politique 1p1t et celles entourant les zones tampons comptent parmi les plus rigoureuses au monde.

Chiens aidants

Certains intervenants de la communauté des personnes handicapées se sont dits préoccupés par les questions inconvenantes ou indiscretes que les transporteurs posent à propos de leur chien tout au long de leurs déplacements, depuis l'enregistrement jusqu'au débarquement.

Selon certains membres de la communauté des personnes ayant une déficience, il faudrait exiger que les fournisseurs de services de transport conservent un dossier avec les renseignements sur les chiens aidants des passagers, pour que ces personnes ne soient pas tenues de les répéter chaque fois qu'ils voyagent. Ces intervenants estiment en outre que les aéroports devraient aménager des aires de soulagement pour leur chien à l'intérieur de la zone sécurisée.

En même temps, l'industrie décrie une augmentation de la fraude (par exemple, un passager qui présente un animal de compagnie non dressé comme chien aidant), ce qui pose un danger pour le personnel du transporteur, les autres passagers et les chiens aidants dressés. L'industrie fait donc remarquer qu'il est important de valider la requête d'un passager qui demande l'autorisation d'amener un animal aidant à bord.

Le règlement proposé établit un équilibre entre les commentaires des divers intervenants. La légitimité des chiens aidants serait reconnue pour un large éventail de

disabilities from unwanted or intrusive questioning. At the same time, carriers would be able to seek further information from the passenger where there are reasonable grounds to do so.

As well, the proposed Regulations would require transportation service providers to retain information about a person's service dog for at least three years, and would require applicable terminal operators to provide a secure-side relieving area.

Allergies

Certain members of the disability community, as well as the general public (e.g. parents of children with peanut allergies), felt that carriers should be banned from distributing nuts and/or should provide wide buffer zones for persons with a disability as a result of a severe allergy. Industry across all transportation modes generally suggested that buffer zones are difficult to implement and are not evidence-based. They tended to be opposed to establishing buffer zones. Industry also noted that an outright prohibition on allergens — or an expectation that industry could eliminate the risk completely of a passenger's allergic reaction — would be impossible, given the range of potential allergens and the reality that other passengers may nonetheless bring allergens on board.

The proposed Regulations would not prohibit different types of allergens on board, but would require carriers in all transportation modes to take measures to assist a person with a severe allergy to mitigate the risk of a reaction by providing a buffer zone (i.e. in a different bank of seats). Consistent with human rights principles, the proposed Regulations would protect the rights of those with a severe allergy, without discrimination as to the type of allergen.

Accessible facilities and equipment

The CTA's consultations on equipment and related technical standards, including the current codes of practice in this area, resulted in feedback specific to all different modes of travel: air, rail, marine (ferries), and road (buses).

Members of the disability community tended to advocate for high universal standards of accessibility. They also voiced concerns about inaccessible equipment and difficulties in navigating independently (e.g. lack of tactile signage in aircraft) in Canada.

handicaps, et les personnes handicapées seraient prémunies contre les questions inconvenantes ou indiscrettes. Du coup, les transporteurs pourraient demander des renseignements complémentaires au passager s'ils ont des motifs raisonnables de le faire.

De plus, le règlement proposé exigerait d'une part que les fournisseurs de services de transport conservent pendant au moins trois ans les renseignements sur le chien aidant d'une personne et, d'autre part, que les exploitants d'aéroport concernés aménagent une aire de soulagement dans la zone sécurisée.

Allergies

Selon certains membres de la communauté des personnes handicapées et du grand public (par exemple des parents d'enfants allergiques aux arachides), il faudrait interdire aux transporteurs de distribuer des noix ou les obliger à aménager de grandes zones tampons pour les personnes handicapées en raison d'une allergie grave. Dans tous les modes de transport de l'industrie, les intervenants ont fait valoir que les zones tampons étaient difficiles à établir et que leur aménagement n'était pas fondé sur des données probantes, et tendaient à s'y opposer. L'industrie a également fait remarquer qu'il serait impossible d'interdire carrément les allergènes — ou de s'attendre à ce que l'industrie puisse éliminer complètement le risque de réaction allergique d'un passager — étant donné l'éventail des allergènes potentiels et le fait que d'autres passagers peuvent néanmoins apporter des allergènes à bord.

Le règlement proposé n'interdirait pas différents types d'allergènes à bord, mais exigerait que les transporteurs de tous les modes de transport prennent des mesures pour aider une personne ayant une allergie grave à atténuer le risque de réaction en établissant une zone tampon (c'est-à-dire dans une banque de sièges différente). Conformément aux principes des droits de la personne, le règlement proposé protégerait les droits des personnes ayant une allergie grave, sans discrimination quant au type d'allergène.

Accessibilité des installations et des équipements

Les consultations de l'OTC sur l'équipement et les normes techniques connexes, y compris les codes de pratiques courants dans ce domaine, ont donné lieu à de la rétroaction propre à chaque mode de transport : aérien, ferroviaire, maritime (traversiers) et routier (autocars).

Les membres de la communauté des personnes handicapées tendaient à proposer des normes universelles élevées en matière d'accessibilité. Ils ont également exprimé des préoccupations au sujet de l'inaccessibilité de l'équipement et des difficultés à se déplacer de façon autonome (par exemple aucune signalisation tactile dans les aéroports) au Canada.

In general, carriers across the transportation modes raised concerns about the costs of upgrading their equipment, and emphasized the importance of alignment with the United States, which generally dictates what the global marketplace will deliver for technical specifications. Industry also raised concerns with the prospect of having to remove seats for disability accommodations, given the potential revenue loss.

The proposed Regulations have taken into consideration industry's concerns while ensuring that equipment and facilities will be accessible to persons with disabilities. Technical requirements would generally not require pre-approvals or retrofits, and there would be no requirement for carriers to remove seats (e.g. to expand washrooms). However, new purchases or leases would have to include the accessibility features outlined in the proposed Regulations.

The technical requirements would generally align with those of the United States and the EU, to ensure consistency for persons with disabilities. At the same time, this will ensure that requirements are operationally feasible for carriers and reflect the global marketplace for procurements.

Accessible on-board entertainment

Under the proposed Regulations, accessible on-board entertainment is an element of technical requirements for carriers. Concerns about the accessibility of on-board entertainment systems were voiced by members of the disability community, with some feeling that mitigation efforts should include allowing passengers with disabilities to be able to use Wi-Fi and other means of accessing in-flight entertainment services free-of-charge. There were also concerns about the accessibility of on-board announcements and safety videos. It was stated that new aircraft are phasing out physical call buttons and personal lighting controls and shifting to screen-based digital functions that may be inaccessible to some.

Meanwhile, industry feedback was mixed. Most consulted did not support requiring the retrofitting of existing aircraft with accessible on-board entertainment or alternatives, some would support requirements relevant to future purchases and others rejected any regulation in this area altogether. Some members of industry suggested that regulation in this area would discourage them from offering on-board entertainment, thereby harming their competitive advantage in providing diverse service offerings. Canadian industry also raised concerns with the cost

En général, les transporteurs de tous les modes de transport se préoccupaient des coûts de modernisation de leur équipement et ont souligné l'importance de l'harmonisation avec les États-Unis, qui dictent généralement ce que le marché mondial fournira en matière de spécifications techniques. L'industrie craignait d'être obligée de retirer des sièges pour prendre les mesures destinées à accommoder des personnes handicapées, car cela entraînerait la perte potentielle de revenus.

Dans le règlement proposé, on a tenu compte des préoccupations de l'industrie, mais on s'est assuré que l'équipement et les installations seraient accessibles aux personnes handicapées. En général, les exigences techniques n'exigeraient pas d'approbations préalables ni de rénovations, et les transporteurs n'auraient pas à retirer des sièges (pour agrandir les toilettes, par exemple). Toutefois, les nouveaux équipements achetés ou loués devront comprendre les caractéristiques d'accessibilité décrites dans le règlement proposé.

Les exigences techniques cadreraient en général avec celles des États-Unis et de l'Union européenne, ce qui permettrait aux personnes handicapées de bénéficier de niveaux d'accessibilité uniformes lors de leurs déplacements à l'étranger. En même temps, les exigences seront réalisables sur le plan opérationnel pour les transporteurs et cadreront avec celles en vigueur dans le marché mondial des approvisionnements.

Divertissements accessibles de bord

En vertu du règlement proposé, les divertissements accessibles à bord font partie des exigences techniques visant les transporteurs. Les membres de la communauté des personnes handicapées ont exprimé des préoccupations au sujet de l'accessibilité des systèmes de divertissement de bord, certains estimant que l'une des mesures d'atténuation devrait consister à autoriser les passagers handicapés à utiliser gratuitement le Wi-Fi ou un autre moyen d'accéder gratuitement aux services de divertissement en vol. Des inquiétudes ont également été exprimées concernant l'accessibilité des annonces et des vidéos sur la sécurité à bord. Certains affirment que dans les nouveaux aéronefs, les commandes d'éclairage individuelles et les boutons d'appel physiques seront graduellement remplacés par des fonctions numériques sur écran qui risquent d'être inaccessibles pour certains.

Les opinions au sein de l'industrie étaient quant à elles partagées. La majorité refusait l'idée d'être tenue de faire installer, dans des aéronefs existants, des systèmes de divertissement de bord accessibles ou d'autres systèmes. Certains trouvaient l'exigence pertinente pour les achats futurs, tandis que d'autres ont rejeté d'emblée toute réglementation à cet égard. Selon certains intervenants de l'industrie, une réglementation à cet égard refroidirait leur volonté d'offrir des divertissements de bord, ce qui nuirait à l'avantage concurrentiel que leur amène l'offre de

implications of the on-board entertainment proposal, noting that a similar requirement does not exist in the EU, and suggested they would be placed at a competitive disadvantage by this proposed requirement.

The proposed Regulations include provisions on the accessibility of on-board entertainment, in order to promote the inclusion and full participation of persons with disabilities in society, but would allow for flexibility in terms of how the entertainment is accessed. There are also provisions regarding the accessibility of call buttons and operating controls to address concerns in this area.

Other issues

Passenger terminals

Curbside assistance

Many members of the disability community felt that curbside assistance should be required at terminals for both arrivals and departures, and that carriers and terminals should have to provide travellers with pre-travel information about “meet and assist” and other assistance options.

Some terminal operators suggested that curbside assistance is not their responsibility but rather the carrier’s responsibility, and that smaller terminals could lack the funds to support curbside assistance programs.

The proposed Regulations would require terminal operators to provide curbside assistance upon the passenger’s arrival at the terminal (curb to check-in) and upon departure (general arrivals/baggage area to curb), unless the carrier is providing this assistance. Terminal operators with fewer than 10 employees or contracted personnel would not be required to comply with this provision.

Training

Following consultations, the CTA determined that changes are needed to strengthen the current regulation on personnel training for the assistance of persons with disabilities, given the importance it has for the communities representing people with disabilities. A key change will be to address the frequency of refresher training, which those consulted (both industry and members of the disability community) felt should occur anywhere from annually to every three years. The proposed Regulations would set a minimum requirement for refresher training of at least

services diversifiés. L’industrie canadienne s’est également dite inquiète des répercussions financières de la proposition relative aux divertissements de bord, faisant remarquer que l’UE n’impose rien de tel et qu’une telle obligation placerait l’industrie canadienne en situation de désavantage concurrentiel.

Le règlement proposé renferme des dispositions sur l’accessibilité des divertissements de bord visant à promouvoir l’inclusion et la pleine participation des personnes handicapées dans la société, mais il permettrait une certaine souplesse quant à la façon d’y avoir accès. En réponse aux inquiétudes concernant l’accessibilité des boutons d’appel et des commandes, certaines dispositions à cet égard seront également prévues.

Autres enjeux

Gares de voyageurs

Assistance au débarcadère

De l’avis de nombreux membres de la communauté des personnes handicapées, l’assistance au débarcadère devrait être exigée tant à l’arrivée à une gare qu’au moment d’en partir, et il faudrait obliger les transporteurs et les exploitants de gare à fournir aux voyageurs avant leurs déplacements des renseignements sur les options d’accueil et d’autres formes d’assistance.

Certains exploitants de gare estiment que c’est le transporteur qui est responsable de l’assistance au débarcadère et non eux, et que les petites gares pourraient ne pas avoir les moyens financiers pour instaurer des programmes d’assistance au débarcadère.

Selon le règlement proposé, les exploitants de gare seraient tenus de fournir l’assistance au débarcadère à l’arrivée du voyageur à la gare (depuis le débarcadère jusqu’à l’enregistrement), puis lorsque le voyageur quitte (soit depuis l’aire générale des arrivées et de récupération des bagages jusqu’au débarcadère), sauf si le transporteur offre déjà cette aide. Les exploitants de gare comptant moins de 10 employés ou employés contractuels ne seraient pas tenus de se conformer à cette disposition.

Formation

À la suite de consultations, l’OTC a déterminé que des changements étaient nécessaires pour renforcer la réglementation actuelle sur la formation du personnel en matière d’aide aux personnes handicapées, compte tenu de l’importance qu’elle revêt pour les communautés qui les représentent. Un des principaux changements serait de modifier la fréquence des cours de recyclage qui, de l’avis des personnes consultées (tant de l’industrie que des membres de la communauté des personnes handicapées), devraient être offerts tous les ans ou tous les trois ans. Le

once every three years, which will not impede carriers who choose to provide it more frequently.

Results of the consultations suggested that transportation service providers should be required to consult with persons with disabilities when developing and updating their training programs, and the proposed Regulations reflect this suggestion. This was a point highlighted repeatedly by members of the disability community.

Communication

When consulted on communication issues and on the CTA's current code of practice in this area, persons with disabilities reported that barriers to independent travel exist in signage, online booking systems websites/kiosks and elsewhere. Specific suggestions included that websites should have to comply with the standards set out by the [World Wide Web Consortium \(W3C\)](#).

Some stakeholders (both members of the disability community and industry) noted challenges in regulating this issue, due to the constant evolution of the relevant technologies.

The proposed Regulations would address that point: in areas related to self-service kiosks, among others, technical provisions will follow the accessible design specifications set by the Canadian Standards Association and the W3C, and would evolve in line with those specifications.

To address industry concerns about the cost of implementing self-serve kiosks, these requirements will be gradually phased in over a three-year period.

Regulatory cooperation

Canada's heavy reliance on voluntary codes of practice currently leaves it lagging behind other key jurisdictions that have comprehensive and enforceable accessible transportation regulations, notably the United States and the EU.

The proposed Regulations would align Canada's regulations and practices with those of the United States and the EU (for example, regarding curbside assistance, accessible buses and rail requirements, and service animal relief areas on the secure side of terminals). This alignment will allow for a predictable, more consistent level of accessibility, not only within Canada's national transportation system, but for travel between Canada and the United States and between Canada and EU member states. It will also alleviate the burden on carriers with

règlement proposé établirait l'exigence minimale en matière de cours de recyclage à une fois tous les trois ans, ce qui n'empêchera pas les transporteurs de l'offrir plus souvent.

Selon les réponses aux consultations, il faudrait obliger les fournisseurs de services de transport à consulter des personnes handicapées lorsqu'ils élaborent et mettent à jour leurs programmes de formation; le règlement proposé renferme donc une disposition à cet égard. Des membres de la communauté des personnes handicapées répètent cet argument depuis longtemps.

Communication

Lorsque les personnes handicapées ont été consultées sur les problèmes de communication et le code de pratiques de l'OTC à cet égard, elles ont indiqué que des obstacles nuisaient à leur autonomie, notamment dans la signalisation, les guichets et les sites Web de réservation en ligne, et ailleurs. Elles suggéraient par exemple que les sites Web devraient être conçus conformément aux normes du [World Wide Web Consortium \(W3C\)](#).

Certains intervenants (de la communauté des personnes handicapées et de l'industrie) ont souligné les difficultés à réglementer cet enjeu, puisque les technologies applicables ne cessent d'évoluer.

Ce point figure dans le règlement proposé : pour les éléments qui entourent les guichets libre-service, entre autres, les dispositions techniques devront être conformes aux spécifications en matière de conception accessible de l'Association canadienne de normalisation et du W3C, et évoluer en même temps que ces spécifications.

Pour répondre aux préoccupations de l'industrie sur la question des coûts de mise en place des guichets libre-service, les exigences qui les concernent seront instaurées graduellement sur une période de trois ans.

Coopération en matière de réglementation

Comme le Canada dépend en grande partie de codes de pratiques volontaires, il accuse un certain retard par rapport à d'autres administrations importantes, comme les États-Unis et l'UE, qui ont fait adopter des règlements exhaustifs et exécutoires sur les transports accessibles.

Le règlement proposé permettrait au Canada d'harmoniser sa réglementation et ses pratiques avec celles des États-Unis et de l'UE (par exemple, en ce qui a trait à l'assistance au débarcadère, aux exigences relatives à l'accessibilité des autocars et des voitures de chemin de fer, et aux aires de soulagement pour les animaux aidants dans la zone sécurisée des aéroports). Grâce à cette démarche, le niveau d'accessibilité sera plus prévisible et plus uniforme, non seulement dans le réseau de transport national du Canada, mais aussi dans les déplacements entre le

respect to tracking and abiding by different requirements across jurisdictions.

Canada et les États-Unis et entre le Canada et les États membres de l'UE. Il sera également moins difficile pour les transporteurs de faire le suivi et de respecter diverses exigences dans l'ensemble des administrations.

Regulatory alignment of the proposed Regulations with U.S. and EU regulations

Harmonisation réglementaire — comparaison de la réglementation proposée avec celle des États-Unis et de l'UE

The tables below illustrate how the proposed regulatory requirements would compare with those in the United States and the EU.

Les tableaux ci-dessous illustrent en quoi les exigences du règlement proposé se comparent à celles qui sont en vigueur aux États-Unis et dans l'UE.

Table 11: Regulatory alignment — proposed Regulations and U.S. and EU regulations for air provisions

Tableau 11 : Harmonisation réglementaire — comparaison de la réglementation proposée avec celle des États-Unis et de l'UE pour le transport aérien

Air Provisions in the Regulations	Canada	U.S.	EU
1p1f	Yes	No	No
Advance notice	Yes	Yes	Yes
Clearance for travel	Yes	Yes	Yes
Assistance at airports	Yes	Yes	Yes
Medical records	Yes	Yes	No
Service dogs	Yes	Yes	Yes
Communication in accessible formats	Yes	Yes	Yes
Allergies	Yes	No	No
On-board entertainment	Yes	Yes	No
Training	Yes	Yes	Yes

Transport aérien : Dispositions figurant dans les divers règlements	Canada	É.-U.	UE
1p1t	oui	non	non
Préavis	oui	oui	oui
Autorisation de voyager	oui	oui	oui
Aide dans les aéroports	oui	oui	oui
Dossiers médicaux	oui	oui	non
Chiens aidants	oui	oui	oui
Communication en formats accessibles	oui	oui	oui
Allergies	oui	non	non
Divertissement de bord	oui	oui	non
Formation	oui	oui	oui

Table 12: Regulatory alignment — proposed Regulations and U.S. and EU regulations for rail provisions

Tableau 12 : Harmonisation réglementaire — comparaison de la réglementation proposée avec celle des États-Unis et de l'UE pour le transport ferroviaire

Rail Provisions in the Regulations	Canada	U.S.	EU
1p1f	Yes	No	No
Training requirements	Yes	Yes	Yes
Allergies	Yes	No	No
Lifts or ramps	Yes	Yes	Yes
Washrooms	Yes	Yes	Yes

Transport ferroviaire : Dispositions figurant dans les divers règlements	Canada	É.-U.	UE
1p1t	oui	non	non
Exigences de formation	oui	oui	oui
Allergies	oui	non	non
Appareils élévateurs ou rampes	oui	oui	oui
Toilettes	oui	oui	oui

Table 13: Regulatory Alignment — proposed Regulations and U.S. and EU regulations for ferry provisions

Ferry Provisions in the Regulations	Canada	U.S.	EU
1p1f	Yes	No	No
Accessible reservations	Yes	Yes	Yes
Accessible paths	Yes	Yes	Yes
Allergies	Yes	No	No
Washrooms	Yes	Yes	Yes

Table 14: Regulatory Alignment — proposed Regulations and U.S. and EU regulations for bus provisions

Bus Provisions in the Regulations	Canada	U.S.	EU
1p1f	Yes	No	No
Allergies	Yes	No	No
Lifts or ramps	Yes	Yes	Yes
Floor surface specifications	Yes	Yes	Yes

The proposed Regulations will better support Canada's implementation of the CRPD, to which Canada is a party. The United Nations, to whom Canada periodically reports on its progress and new initiatives, monitors Canada's implementation of the CRPD. The proposed Regulations represent concrete steps to ensure that persons with disabilities have equal access to Canada's national transportation system, contributing to Canada's implementation of the CRPD and its broader leadership on human rights, and could serve as an example for other jurisdictions.

At the domestic level, the CTA ensures that the proposed Regulations will complement and support Canada's proposed *Accessible Canada Act*. It should be noted that nothing in the proposed Regulations on accessible transportation will diminish the rights of persons with disabilities under the *Canadian Human Rights Act*.

Gender-based analysis plus

The proposed Regulations inherently support the gender-based analysis plus (GBA+) objectives, given that these aim to ensure that regulatory and other government initiatives do not have unintentional negative effects on particular gender-based or other groups, including persons with physical, mental, intellectual, learning,

Tableau 13 : Harmonisation réglementaire — comparaison de la réglementation proposée avec celle des États-Unis et de l'UE pour les traversiers

Traversiers : Dispositions figurant dans les divers règlements	Canada	É.-U.	UE
1p1t	oui	non	non
Réservations accessibles	oui	oui	oui
Voies de déplacement accessibles	oui	oui	oui
Allergies	oui	non	non
Toilettes	oui	oui	oui

Tableau 14 : Harmonisation réglementaire — comparaison de la réglementation proposée avec celle des États-Unis et de l'UE pour les autocars

Autocars : Dispositions figurant dans les divers règlements	Canada	É.-U.	UE
1p1t	oui	non	non
Allergies	oui	non	non
Appareils élévateurs ou rampes	oui	oui	oui
Spécifications pour les surfaces de plancher	oui	oui	oui

Le règlement proposé permettra de mieux encadrer le Canada dans sa mise en œuvre de la CRDPH dont il est signataire. L'Organisation des Nations Unies, à qui le Canada rend périodiquement des comptes sur ses progrès et ses nouvelles initiatives, surveille la mise en œuvre de la CRDPH par le Canada. Le règlement proposé représente des mesures concrètes pour garantir que les personnes handicapées auront un accès égal au réseau de transport national du Canada. Il contribuera ainsi à la mise en œuvre de la CRDPH et à l'élargissement de son leadership en matière de droits de la personne, et il servira d'exemple pour les autres administrations.

Au niveau national, l'OTC veille à ce que le règlement proposé complète et appuie le projet de *Loi canadienne sur l'accessibilité*. Il convient de souligner que rien dans le règlement proposé sur les transports accessibles ne portera atteinte aux droits des personnes handicapées en vertu de la *Loi canadienne sur les droits de la personne*.

Analyse comparative entre les sexes plus

De par sa nature même, le règlement proposé appuie les objectifs de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+), puisqu'il vise à ce que les initiatives réglementaires et autres du gouvernement ne viennent pas involontairement nuire à un groupe particulier de personnes, par exemple en raison de leur sexe, non plus aux personnes

communication or sensory impairments. The purpose of the proposed Regulations is to benefit all Canadians with disabilities who travel within the national transportation system, regardless of the nature of their disability, gender, age, or any other biological or socio-cultural characteristic.

Further, the proposed Regulations may be of particular benefit to specific subpopulations of persons with disabilities, namely women, Indigenous people and seniors. This conclusion is based on a 2012 Statistics Canada survey on the nearly four million Canadians aged 15 years and older who reported having a disability. The data found that this represented more women (14.9%) than men (12.5%), with women reporting a higher prevalence of almost all types of disabilities. The Indigenous women surveyed were more than 1.5 times as likely as their non-Indigenous counterparts to report a disability, while Indigenous men were approximately 1.2 times as likely as non-Indigenous men to do so. For both men and women, the prevalence of disability rose with age, from just 4% of people aged 15 to 24, up to 43% of persons aged 75 or older.

An additional and important GBA+ consideration is that, in overall terms, persons with disabilities face greater economic disadvantages than other Canadians. Statistics Canada data show that they are significantly less likely to be employed or participate in the labour market, and if employed, their median income is \$10,000 less than the median for those without disabilities. Further, the more severe a person's disability, the lower the median income, which is also lower for women with disabilities than for men with disabilities.

Some individual provisions in the proposed Regulations should particularly benefit those persons with disabilities who have limited financial means. A key example is the 1p1f provision requiring that persons needing additional seating receive it at no extra cost, with the exception of applicable taxes — an approach that ensures persons with disabilities do not face financial burdens while travelling within Canada in the national transportation system that are not experienced by persons without disabilities. In addition, the provisions requiring improved space for wheelchairs and other mobility devices on trains and ferries and training for all carrier and terminal personnel who handle such devices across all modes of travel should help protect these often costly, critically important aids from damage and loss.

ayant des handicaps physiques, intellectuels ou sensoriels, des troubles de santé mentale ou encore des difficultés d'apprentissage ou de communications. Le règlement proposé a pour but d'avantager tous les Canadiens handicapés qui empruntent le réseau de transport national, sans égard à la nature de leur handicap, à leur sexe, à leur âge ou à toute autre caractéristique biologique ou socioculturelle.

De plus, la réglementation pourrait être particulièrement avantageuse pour certaines personnes handicapées dans les sous-groupes de femmes, d'Autochtones et de personnes âgées. Cette conclusion est fondée sur une enquête de Statistique Canada menée en 2012 auprès d'environ quatre millions de Canadiens de 15 ans et plus qui ont déclaré avoir un handicap. Selon les données, ce groupe représentait plus de femmes (14,9 %) que d'hommes (12,5 %), les femmes affichant un taux de prévalence supérieur pour presque tous les types de handicaps. Les femmes autochtones interrogées étaient plus de 1,5 fois plus susceptibles que leurs homologues non autochtones de déclarer un handicap, la prévalence étant de 1,2 chez les hommes autochtones par rapport aux hommes non autochtones. Tant chez les hommes que chez les femmes, la prévalence du handicap tend à augmenter avec l'âge, soit 4 % chez les personnes de 15 à 24 ans, mais 43 % chez celles de 75 ans ou plus.

Une autre considération importante de l'ACS+ est que, dans l'ensemble, les personnes handicapées font face à de plus grands désavantages économiques que les autres Canadiens. Les données de Statistique Canada montrent qu'ils sont beaucoup moins susceptibles d'occuper un emploi ou d'être sur le marché du travail et, s'ils ont un emploi, leur revenu médian est inférieur de 10 000 \$ à celui des personnes non handicapées. En outre, plus le handicap d'une personne est grave, plus le revenu médian baisse; celui-ci baisse encore dans le cas d'une femme handicapée comparativement au revenu médian d'un homme handicapé.

Certaines dispositions du règlement proposé devraient particulièrement avantager les personnes handicapées dont les moyens financiers sont limités. C'est le cas notamment de la politique 1p1t qui exige que les personnes ayant besoin d'un siège supplémentaire le reçoivent sans frais supplémentaires, à l'exception des taxes applicables, grâce à laquelle les personnes handicapées n'auront pas à déboursier davantage au cours de leurs déplacements dans le réseau de transport national, tout comme les personnes sans handicap. En outre, les dispositions exigeant plus d'espace pour les fauteuils roulants et les autres aides à la mobilité à bord des trains et des traversiers, et la formation de tout le personnel des transporteurs et des gares et aéroports qui s'occupent de la manutention de ces appareils dans tous les modes de transport, devraient contribuer à protéger ces aides souvent coûteuses et d'une importance vitale contre les dommages et la perte.

Accessible transportation is essential for persons with disabilities who need to travel as a condition of their employment. Removing undue obstacles from the system can have positive impacts on employment and therefore the financial well-being of gender subgroups.

Rationale

The current CTA regulations, voluntary codes of practice, and some of the guidance material relevant to accessible travel are outdated and contain significant gaps. While some gaps have been partially addressed through the CTA's adjudication of individual accessibility complaints, this approach has resulted in an uneven playing field for industry, as some transportation service providers named in complaints are required to remove undue obstacles while others are not. As a result, extensive consultations have confirmed wide support from disability rights organizations, the general public and industry for the development of a single, comprehensive set of accessible transportation regulations that apply across the national transportation system.

The proposed Regulations would consolidate existing standards and build on them to ensure they address current accessibility issues and related needs while reflecting the modern operating realities of transportation service providers in the various modes. In addition, the proposed Regulations will reflect user expectations and align Canada's standards with those of other jurisdictions. This would better facilitate travel for persons with disabilities by providing for a more predictable and consistent level of accessibility. In addition, it would alleviate the burden on transportation service providers generated by tracking and abiding by different requirements across jurisdictions.

While the proposed Regulations incorporate and build on the existing instruments, new requirements would address systemic issues that have emerged since the development of the existing standards, including those related to technological advancements, communication, training, and the accessibility of transportation equipment and terminals.

The proposed Regulations support the CTA's mandate to ensure the human right of persons with disabilities to an accessible transportation system. More broadly, the proposed Regulations would be complementary to measures set out in Bill C-81, the *Accessible Canada Act*, and would thereby help achieve the Government's commitment of a "truly inclusive and accessible Canada," and advance the objective of positioning Canada as a world leader in accessible transportation. The proposed Regulations would also help fulfill the Government of Canada's

L'accessibilité des transports est essentielle pour les personnes handicapées dont l'emploi exige qu'elles voyagent. Si les obstacles abusifs sont éliminés du réseau, cela aura une incidence positive sur l'emploi, donc sur le bien-être financier des personnes qui font partie des sous-groupes de genre.

Justification

Les règlements et codes de pratiques volontaires courants de l'OTC, mais aussi certains documents d'orientation sur les transports accessibles, sont désuets et renferment de grandes lacunes. Certaines lacunes sont en quelque sorte corrigées lorsque l'OTC est saisi de plaintes individuelles en matière d'accessibilité, mais cette approche a donné lieu à des règles du jeu inégales pour l'industrie, car certains fournisseurs de services de transport nommés dans les plaintes doivent éliminer les obstacles abusifs, alors que les autres n'ont pas à le faire. Par conséquent, de vastes consultations ont confirmé que les organisations de défense des droits des personnes handicapées, le grand public et l'industrie appuient largement l'élaboration d'un règlement unique et complet sur les transports accessibles qui s'appliquera à l'ensemble du réseau de transport national.

Grâce au règlement proposé, on consoliderait les normes en place et on les compléterait, pour faire en sorte qu'il tienne compte des problèmes d'accessibilité courants et des besoins connexes, mais sans perdre de vue les réalités opérationnelles modernes des fournisseurs de services de tous les modes de transport. De plus, dans le règlement proposé, on tiendra compte des attentes des utilisateurs et on harmonisera les normes du Canada avec celles d'autres administrations. On facilitera ainsi les déplacements des personnes handicapées, car le niveau d'accessibilité du réseau sera plus prévisible et plus uniforme. On allégera également le fardeau des fournisseurs de services de transport qui doivent s'adapter et obéir aux exigences qui diffèrent d'une administration à l'autre.

Le projet de règlement incorpore les instruments existants et les complète, mais de nouvelles exigences permettraient de régler les problèmes systémiques qui sont apparus depuis l'élaboration des normes en vigueur, notamment celles entourant les avancées technologiques, les communications, la formation et l'accessibilité de l'équipement de transport, des gares et des aéroports.

Le règlement proposé appuie le mandat de l'OTC consistant à garantir le droit fondamental des personnes handicapées à un réseau de transport accessible. De façon plus générale, le règlement proposé s'inscrira en complément des mesures énoncées dans le projet de loi C-81, la *Loi canadienne sur l'accessibilité*, pour ainsi aider à atteindre l'objectif du gouvernement « de faire du Canada un pays véritablement inclusif et accessible », mais aussi de positionner le Canada à titre de chef de file mondial en transports accessibles. Le règlement proposé aiderait en outre

priority, as stated by the Prime Minister on December 3, 2018 (the International Day of Persons with Disabilities), “to promote the rights of Canadians with disabilities and build a fairer, more accessible country for all.”

A more detailed description of the rationale for each area of the proposed Regulations is provided below.

Service requirements for the accessibility of transportation

Accessible service provisions (e.g. curbside, check-in, and baggage assistance; provisions concerning service dogs; and allergy buffer zone requirements) would improve the independence and mobility within the transportation system of persons with disabilities, while reducing frustration and the potential for embarrassment and loss of dignity. These provisions are also intended to be operationally feasible for carriers, and they generally align with provisions in other jurisdictions, including the United States and the EU.

Technical requirements for facilities and equipment

The proposed technical requirements would, similarly, aim to increase the independence and dignity of persons with disabilities, and would provide consistency for persons with disabilities when travelling within the national transportation system. These results would be achieved through technical elements such as accessible washrooms, kiosks, elevators, and lifts and ramps, in accordance with the most up-to-date B651 specifications, and requirements such as moveable armrests and tactile row markers.

The fundamental right of persons with disabilities to accessible transportation services would be further addressed in the proposed Regulations through the requirement for rail carriers to provide two adjacent mobility aid spaces to facilitate the travel together of two persons using mobility aids, which reflects a recent CTA order. In addition, persons with disabilities would experience improved comfort, safety and independence through requirements such as transfer seats; accessible on-board dining areas; wheelchair-accessible sleeping compartments and sleeper cabin service; space to safely store mobility aids; train-based boarding ramps or lifts; as well as accessible on-board entertainment systems.

Finally, the technical provisions are intended to be operationally feasible for carriers and generally align with

à donner suite à la priorité du gouvernement du Canada, comme l’a déclaré le premier ministre le 3 décembre 2018 à l’occasion de la Journée internationale des personnes handicapées, soit « promouvoir les droits des Canadiens ayant un handicap et bâtir un pays plus juste et accessible pour tous ».

Une justification détaillée de chaque élément du règlement proposé est présentée ci-dessous.

Exigences en matière de services pour l’accessibilité des transports

Grâce aux dispositions sur les services accessibles (par exemple assistance au débarcadère, à l’enregistrement et avec les bagages; chiens aidants; zone tampon pour les cas d’allergies), les personnes handicapées profiteront d’une autonomie et d’une mobilité accrues dans le réseau de transport, car il y aura moins de possibilités de frustration, d’embarras et de perte de dignité. Ces dispositions devraient être réalisables sur le plan opérationnel pour les transporteurs, et elles cadrent en général avec les dispositions semblables dans d’autres administrations, dont les États-Unis et l’UE.

Exigences techniques pour les installations et l’équipement

De même, les exigences techniques proposées viseraient à accroître l’autonomie et la dignité des personnes handicapées, ainsi qu’à rendre le réseau de transport national plus uniforme pour elles dans leurs déplacements. Pour atteindre ces résultats, il faut prévoir d’une part des éléments techniques, comme des toilettes, des guichets, des ascenseurs, des appareils élévateurs et des rampes accessibles, conformément aux spécifications B651 les plus récentes, et d’autre part, certaines exigences comme des accoudoirs amovibles et des indicateurs tactiles de rangées.

Dans la foulée d’une récente ordonnance de l’OTC, le règlement proposé renforcera le droit fondamental des personnes handicapées à des services de transport accessibles, car les transporteurs ferroviaires devront fournir deux espaces adjacents pour des aides à la mobilité afin de faciliter les déplacements de deux personnes qui voyagent ensemble avec leurs aides à la mobilité. De plus, les personnes handicapées bénéficieront d’un confort, d’une sécurité et d’une autonomie accrues grâce à des exigences telles que des sièges de transfert, des coins salles à manger accessibles à bord, des compartiments à couchettes et voitures-lits accessibles en fauteuils roulants, de l’espace pour ranger en toute sécurité les aides à la mobilité, des rampes ou des appareils élévateurs transportés à bord des trains, ainsi que des systèmes accessibles de divertissement à bord.

Enfin, ces dispositions techniques devraient être réalisables sur le plan opérationnel pour les transporteurs, et

provisions in other jurisdictions, including the United States and the EU.

Terminals

The availability of transportation-related services from curbside, through check-in, and all the way through the completion of the travel process, would reduce the need for assistance and minimize feelings of frustration for persons with disabilities.

As well, the proposed Regulations would be expected to result in improved mobility for all passengers, through features such as improvement in platform designs and reduction in physical barriers.

Requirements for the CATSA and the CBSA

The measures regarding the CATSA and the CBSA set out in the ATPDR will have a positive impact on the anxiety of a traveller, which can be triggered by the emotional, mental and physical stresses on the body caused by situations such as difficulties in communicating and understanding instructions; being separated from a mobility aid or service dog; and long wait times in a line. Requirements regarding accessible communication and signage, as well as screening a person and their disability aid or service dog at the same time, or promptly returning the aid if it requires separate screening, and being directed to an alternate queue designed to expedite the screening process when it is needed, would assist in alleviating the above-noted impacts on travellers.

Training

The ATPDR would ensure that all employees and contractors, who provide different types of transportation-related services to persons with disabilities, are properly trained. The proposed requirement in the ATPDR that transportation service providers consult with persons with disabilities when developing or updating training programs would provide employees and contractors with the necessary tools to communicate effectively and respectfully with persons who are deaf, deaf-blind, hard of hearing, or who have visual, intellectual, mental health or episodic disabilities.

The proposed requirements on training also reflect input received from the community of persons with disabilities during consultations, emphasizing the importance of partnering with persons with disabilities to develop and deliver meaningful training. Well-developed training programs would benefit employees and contractors, as well as persons with disabilities, as better-trained employees and contractors would aim to offer more respectful, valuable,

elles cadrent en général avec les dispositions semblables d'autres administrations, dont les États-Unis et l'UE.

Gares et aéroports

Si les exploitants fournissaient des services de transport à partir du débarcadère en passant par l'enregistrement, et jusqu'à la fin du processus de voyage, le besoin d'assistance des personnes handicapées serait réduit en même temps que leur sentiment de frustration.

On s'attend en outre à ce que le règlement proposé améliore les possibilités de déplacement de tous les passagers grâce à des éléments comme l'amélioration de la conception des quais et la réduction d'obstacles physiques.

Exigences visant l'ACSTA et l'ASFC

Les mesures concernant l'ACSTA et l'ASFC énoncées dans le RTAPH devraient contribuer à réduire l'anxiété du voyageur, qui peut être déclenchée par des stress émotionnels, mentaux et physiques causés par diverses situations : difficultés à communiquer et à comprendre les instructions; être séparé de son aide à la mobilité ou encore de son chien aidant; attendre longtemps dans une file. Pour aider à atténuer les effets indésirables susmentionnés, des exigences sur les aspects suivants seraient utiles : signalisation et communications accessibles; contrôle simultané d'une personne avec son aide à la mobilité ou son chien aidant, ou retour rapide de l'aide à la mobilité s'il faut procéder à un contrôle séparé; diriger la personne vers une file réservée pour accélérer le processus de contrôle, s'il y a lieu.

Formation

Grâce au RTAPH, on assurera la formation adéquate de tous les employés et entrepreneurs qui fournissent différents types de services de transport aux personnes handicapées. L'exigence proposée dans le RTAPH de voir à ce que les fournisseurs de services de transport consultent des personnes handicapées lorsqu'ils élaborent ou mettent à jour des programmes de formation fournirait aux employés et aux entrepreneurs les outils nécessaires pour communiquer efficacement et respectueusement avec les personnes sourdes, sourdes et aveugles, malentendantes ou malvoyantes, ayant une déficience intellectuelle, un trouble de santé mentale ou encore un handicap épisodique.

Les exigences proposées en matière de formation tiennent également compte des commentaires reçus de la communauté des personnes handicapées au cours des consultations, soulignant donc l'importance d'établir des partenariats avec les personnes handicapées pour concevoir et offrir une formation utile. Des programmes de formation bien conçus profiteraient aux employés et aux entrepreneurs, ainsi qu'aux personnes handicapées, car si les

and safe interactions, in addition to preserving independence and dignity of persons with disabilities.

Communications

Provisions related to communications would increase independence for persons with disabilities, and alleviate stress and anxiety, since travellers would be better placed to inform themselves on all aspects of their travel within the national transportation system. In addition, accessible communication features are easier to use and, on average, tend to reduce the time and effort required of all passengers to access them, thereby enhancing passengers' mobility within the transportation system.

Administrative monetary penalties

In contrast to the existing voluntary codes of practice and guidance material, the requirements in the proposed Regulations would be designated under the *Canadian Transportation Agency Designated Provisions Regulations*. This would enable designated enforcement officers to impose administrative monetary penalties for non-compliance. The intent is to ensure that the requirements are complied with by transportation service providers, establishing a more consistent travel experience for persons with disabilities and a more level playing field for industry.

Transportation is key to inclusion in all aspects of life, which, in turn, is essential for a person's well-being. The proposed Regulations would improve the well-being and mobility of persons with disabilities through inclusion, by ensuring that the fundamental human right of persons with disabilities to equal participation in society is supported by a national transportation system that is fully accessible.

Implementation, enforcement and service standards

Implementation

Compliance with the majority of the provisions set out in the proposed Regulations would be required within one year of the proposed Regulations being registered, with certain exceptions noted below.

Within two years of the registration of the proposed Regulations, the following requirements must be met:

- Criteria for wheelchair available at terminals;
- Availability of on-board wheelchair, where applicable; and
- Service animal relief area on secure side of terminals;

employés et les entrepreneurs sont mieux formés, ils pourront interagir de manière plus respectueuse, utile et sécuritaire avec les personnes handicapées, et ainsi préserver leur indépendance et leur dignité.

Communications

Avec des dispositions sur les communications, on augmente l'autonomie des personnes handicapées et on atténue le stress et l'anxiété, puisque les voyageurs pourront ainsi s'informer eux-mêmes sur tous les aspects de leurs déplacements dans le réseau de transport national. De plus, les fonctions de communications accessibles sont plus faciles à utiliser et tendent à réduire le temps moyen et l'effort requis de tous les passagers pour y accéder, améliorant ainsi les possibilités de déplacement des passagers dans le réseau de transport.

Sanctions administratives pécuniaires

Contrairement aux actuels codes de pratiques volontaires et documents d'orientation, les exigences du règlement proposé seraient désignées en vertu du *Règlement sur les textes désignés (Office des transports du Canada)*. Cela permettrait aux agents verbalisateurs désignés d'imposer des sanctions administratives pécuniaires en cas de non-conformité. L'objectif est de faire en sorte que les fournisseurs de services de transport respectent les exigences et permettent ainsi une expérience de voyage plus uniforme pour les personnes handicapées et des règles du jeu plus équitables pour l'industrie.

Le transport est la clé de l'inclusion dans tous les aspects de la vie, et cette inclusion est essentielle au bien-être de tous. Le règlement proposé améliorera le bien-être et les possibilités de déplacement des personnes handicapées puisqu'on les inclut et parce qu'en établissant un réseau de transport national entièrement accessible, on respecte le droit fondamental des personnes handicapées à une participation égale à la société.

Mise en œuvre, application et normes de service

Mise en œuvre

La majorité des dispositions énoncées dans le règlement proposé seront obligatoires un an après que ce dernier aura été enregistré, à l'exception, entre autres, des éléments ci-dessous.

Dans les deux années de l'enregistrement du règlement proposé, les exigences suivantes devront être respectées :

- critères sur la disponibilité de fauteuils roulants dans les gares et les aéroports;
- disponibilité de fauteuils roulants de bord, le cas échéant;
- aire de soulagement pour les chiens aidants dans la zone sécurisée des aéroports.

Within three years of the registration of the proposed Regulations, the following requirements must be met:

- Criteria for boarding lifts, ramps and stairs;
- Self-service kiosks are accessible.

The CTA would undertake a number of activities in order to promote compliance with the proposed Regulations, including

- Compliance promotion and outreach with industry stakeholders, as well as the development and publication of guidance material;
- Outreach with disability rights associations and events targeted to persons with disabilities, as well as the development of resource materials for persons with disabilities to better inform them of their rights and responsibilities under the ATPDR; and
- The development of tools for CTA enforcement officers, including education sessions, monitoring checklists and reference materials on the monitoring process.

Enforcement

Transportation service providers will be required to start complying with most new provisions within one year of the ATPDR coming into force. While first and non-serious violations would usually result in a warning, serious or repeated violations could result in monetary penalties. The penalty amount would depend on the type, severity and frequency of the contravention. The maximum would be \$5,000 per violation for an individual and \$25,000 for a corporation.

Performance measurement and evaluation

The expected outcomes of the proposed Regulations in the immediate, medium, and longer terms are as follows:

- Immediately: stakeholders will be aware of their obligations under the ATPDR as a result of intensive outreach and promotion by the CTA;
- Medium term: regulated parties will comply with all relevant regulatory requirements as of the dates mandated for different provisions, which range from one to three years following the registration of the ATPDR; and
- Longer term: undue obstacles faced by persons with disabilities travelling in the national transportation system will have been mitigated or removed, creating an accessible transportation system.

The outcomes will be measured and evaluated by the use of multiple streams of data such as monitoring and

Dans les trois années de l'enregistrement du règlement proposé, les exigences suivantes devront être respectées :

- critères visant les appareils élévateurs, les rampes et les escaliers pour l'embarquement;
- guichets libre-service accessibles.

L'OTC devra entreprendre plusieurs activités pour promouvoir le respect du règlement proposé, notamment :

- promotion de la conformité et sensibilisation auprès des intervenants de l'industrie; rédaction et publication de documents d'information;
- sensibilisation auprès d'associations de défense des droits des personnes handicapées, et organisation d'événements consacrés aux personnes handicapées; rédaction de documents à l'intention des personnes handicapées pour mieux les informer de leurs droits et de leurs responsabilités en vertu du RTAPH;
- élaboration d'outils pour les agents de mise en application de la loi de l'OTC, comme des séances de formation, des listes de contrôle et des documents de référence sur le processus de surveillance.

Application

Les fournisseurs de services de transport devront commencer à se conformer à la plupart des nouvelles dispositions un an après l'entrée en vigueur du RTAPH. Dans le cas d'une première violation mineure, seul un avertissement sera servi; pour les violations graves et répétées, des sanctions pécuniaires pourraient être appliquées. Le montant d'une sanction dépendra du type, de la gravité et de la fréquence de la contravention. Le maximum sera de 5 000 \$ par violation pour une personne physique et de 25 000 \$ pour une personne morale.

Mesure de rendement et évaluation

Les résultats escomptés du règlement proposé dans l'immediat, ainsi qu'à moyen et à long terme figurent ci-dessous :

- immédiat : les intervenants seront au courant de leurs obligations en vertu du RTAPH grâce à des activités intensives de sensibilisation et de promotion par l'OTC;
- moyen terme : les parties visées par le règlement proposé devront se conformer à toutes les exigences de celui-ci à compter des dates d'entrée en vigueur prévues par les différentes dispositions, soit un à trois ans après l'enregistrement du RTAPH;
- long terme : les obstacles abusifs aux possibilités de déplacement des personnes handicapées dans le réseau de transport national auront été atténués ou retirés, afin de rendre le réseau accessible.

L'OTC s'occupera de mesurer et d'évaluer les résultats au moyen de quantités de données provenant par exemple de

enforcement activities, data from any accessibility-related complaints that the CTA receives, or from inquiries and researches.

The above combination of data will also be used to assist the CTA's Compliance Directorate to identify any issues or problem areas and evaluate them as possible indicators of non-compliance. The Directorate works according to a risk-based, data-driven, systematic methodology to target finite compliance resources based on the likelihood and expected impact of possible violations.

Contact

Sonia Gangopadhyay
Acting Director
Centre of Expertise for Accessible Transportation
Canadian Transportation Agency
15 Eddy Street
Gatineau, Quebec
K1A 0N9
Telephone: 819-953-8961
Email: sonia.gangopadhyay@otc-cta.gc.ca

ses activités de surveillance et d'application de la loi, de plaintes en matière d'accessibilité qu'il aura reçues, ou encore des recherches et des demandes de renseignements.

Cette combinaison de données aidera également la Direction de la conformité de l'OTC à recenser les enjeux et les questions problématiques, puis à les évaluer pour en faire de possibles indicateurs de non-conformité. La Direction emploie une méthode systématique axée sur les risques et sur les données qui lui permet de cibler ses ressources limitées en matière de conformité en fonction de la probabilité des cas de violations et de leurs répercussions possibles.

Personne-ressource

Sonia Gangopadhyay
Directrice intérimaire
Centre d'expertise sur les transports accessibles
Office des transports du Canada
15, rue Eddy
Gatineau (Québec)
K1A 0N9
Téléphone : 819-953-8961
Courriel : sonia.gangopadhyay@otc-cta.gc.ca

Annex 1 – Determination of business size

Table 15: Determination of business size

Groups of Stakeholders	Methodology	Data Sources and/or Assumptions
Air carriers	Number of full-time employees of each carrier	Employee list source: Annual Civil Aviation Survey, 2016
Air terminals	Number of full-time employees of each carrier or operating business size or industry average	Industry response Source for employee: Canada's Airport Occupations Calculated based on industry average — number of passengers per employee Annual Report — number of employees The size of the operating business (employee or revenue). Where the number of employees or operating business size was not available, the industry average based on the number of passengers per employee was used to infer the business size.
Rail carrier	Number of full-time employees of each carrier or operating business size	VIA Rail, Annual Report 2017
Rail terminals	Operating business size	<i>Assumptions: VIA Rail owns the rail terminals</i>
Ferry carriers	Number of full-time employees of each carrier	Calculated based on industry average — number of passengers per employee Annual Report — number of employees Based on the size of the operating business (employee or revenue)
Ferry terminals	N/A	<i>Assumptions: ferry carriers own the ferry terminals</i>

Groups of Stakeholders	Methodology	Data Sources and/or Assumptions
Cruise ports	Number of employees of each port calculated based on population of the port area per employee and industry average	Number of employees of each carrier Based on population per employee or industry average <i>Assumptions: population from locations of cruise ports area reflects the employee numbers</i>
Intercity buses	Number of full-time employees of each carrier or calculated based on industry average	Individual website Industry average
Bus terminals	N/A	N/A

Annexe 1 – Détermination de la taille d'une entreprise

Tableau 15 : Détermination de la taille d'une entreprise

Groupes d'intervenants	Méthodologie	Sources de données et/ou hypothèses
Transporteurs aériens	Nombre d'employés à temps plein de chaque transporteur	Source de la liste d'employés : Enquête annuelle sur l'aviation civile de 2016
Aérogares	Nombre d'employés à temps plein de chaque transporteur ou taille de l'entreprise exploitée ou encore la moyenne dans l'industrie	Réponses fournies par l'industrie Source pour les employés : Canada's Airport Occupations (postes occupés dans les aéroports canadiens) Calculé en fonction du nombre moyen de passagers par employé, au sein de l'industrie Rapport annuel — nombre d'employés La taille de l'entreprise exploitée (employés ou revenu). Si le nombre d'employés ou la taille de l'entreprise exploitée sont inconnus, la moyenne dans l'industrie basée sur le nombre de passagers par employé a été utilisée pour connaître la taille de l'entreprise.
Transporteur ferroviaire	Nombre d'employés à temps plein de chaque transporteur ou taille de l'entreprise exploitée	VIA Rail, Rapport annuel 2017
Gares ferroviaires	Taille de l'entreprise exploitée	<i>Hypothèse : VIA Rail est propriétaire des gares ferroviaires</i>
Transporteurs par traversier	Nombre d'employés à temps plein de chaque transporteur	Calculé selon la moyenne dans l'industrie basée sur le nombre de passagers par employé Rapport annuel — nombre d'employés Basé sur la taille de l'entreprise exploitée (employés ou revenu)
Gares pour traversiers	s.o.	<i>Hypothèse : Les transporteurs par traversier sont propriétaires des gares maritimes pour traversiers</i>
Ports pour croisiéristes	Nombre d'employés de chaque port ou selon la population du secteur portuaire par employé et moyenne au sein de l'industrie	Nombre d'employés de chaque transporteur Basé sur la population par employé ou la moyenne au sein de l'industrie <i>Hypothèse : la population dans le secteur entourant les ports pour croisiéristes reflète le nombre d'employés</i>
Autocars	Nombre d'employés à temps plein de chaque transporteur ou calculé selon la moyenne de l'industrie	Site Web de chaque entreprise Moyenne de l'industrie
Gares routières	s.o.	s.o.

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Canadian Transportation Agency, pursuant to subsections 170(1) and (2) and 177(1)^a of the *Canada Transportation Act*^b and subject to the approval of the Governor in Council, proposes to make the annexed *Accessible Transportation for Persons with Disabilities Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Sonia Gangopadhyay, Acting Director, Centre of Expertise for Accessible Transportation, Canadian Transportation Agency, 15 Eddy Street, Gatineau, Quebec, K1A 0N9 (telephone: 819-953-8961; email: sonia.gangopadhyay@otc-cta.gc.ca).

Ottawa, February 28, 2019

Jurica Čapkun
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que l'Office des transports du Canada, en vertu des paragraphes 170(1) et (2) et 177(1)^a de la *Loi sur les transports au Canada*^b, se propose de prendre, sous réserve de l'agrément du gouverneur en conseil, le *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Sonia Gangopadhyay, directrice intérimaire, Centre d'expertise sur les transports accessibles, Office des transports du Canada, 15, rue Eddy, Gatineau (Québec) K1A 0N9 (téléphone : 819-953-8961) (courriel : sonia.gangopadhyay@otc-cta.gc.ca).

Ottawa, le 28 février 2019

Le greffier adjoint du Conseil privé
Jurica Čapkun

TABLE OF PROVISIONS**Accessible Transportation for Persons with Disabilities Regulations****Interpretation**

- 1** Definitions
- 2** Interpretation — no effect on existing legal obligations

PART 1
Requirements Applicable to
Transportation Service Providers

Application of this Part

- 3** Carriers, terminal operators, CATSA and CBSA

Communication of Information to Persons with Disabilities

- 4** General information — alternate formats
- 5** Information to be published

TABLE ANALYTIQUE**Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées****Interprétation**

- 1** Définitions
- 2** Interprétation — aucune atteinte aux obligations légales existantes

PARTIE 1
Exigences applicables aux
fournisseurs de services de transport

Application de la présente partie

- 3** Transporteur, exploitant de gare, ACSTA et ASFC

Communication de renseignements aux personnes handicapées

- 4** Renseignements généraux — format de substitution
- 5** Renseignements publiés

^a 2007, c. 19, s. 49(1)

^b S.C. 1996, c. 10

^a 2007, ch. 19, par. 49(1)

^b L.C. 1996, ch. 10

- 6** Communication
- 7** Telephone systems — alternative communication services
- 8** Internet sites — alternative communication services
- 9** Internet sites — standards
- 10** Public announcements inside terminals
- 11** Automated self-service kiosks
- 12** Assistance with use of self-service kiosks
- 13** Accessible self-service kiosks — good working order

Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities

- 14** Application
- 15** Who must receive training
- 16** Personnel who provide physical assistance
- 17** Personnel who handle mobility aids
- 18** Personnel who use or assist with special equipment
- 19** Initial training — timeline
- 20** Refresher training — timeline
- 21** Personnel to be informed of new information
- 22** Preparation of training programs

PART 2 Requirements Applicable to Carriers — Services

Application of this Part

- 23** Air, rail, ferry and bus carriers
- 24** Non-application — certain aircraft
- 25** Non-application — ferries if no assigned passenger seats
- 26** Non-application — certain buses
- 27** No contravention of this Part

No Charge for Services Required by this Part

- 28** Prohibition

Advance Notice

- 29** Advance notice — at least 48 hours

- 6** Communication
- 7** Système téléphonique — système de communication de substitution
- 8** Site Internet — système de communication de substitution
- 9** Site Internet — exigences
- 10** Annonces publiques à l'intérieur de la gare
- 11** Guichets libre-service automatisés
- 12** Aide pour l'utilisation d'un guichet libre-service
- 13** Guichet libre-service automatisé accessible — bon état de fonctionnement

Formation du personnel en matière d'aide aux personnes handicapées

- 14** Application
- 15** Membre du personnel visé
- 16** Personnel qui fournit une aide physique
- 17** Personnel qui manipule des aides à la mobilité
- 18** Personnel qui utilise de l'équipement spécialisé ou aide avec son utilisation
- 19** Formation initiale — échancier
- 20** Formation d'appoint — échancier
- 21** Personnel avisé de nouveaux renseignements
- 22** Préparation des programmes de formation

PARTIE 2 Exigences applicables aux transporteurs — services

Application de la présente partie

- 23** Transporteurs aérien, ferroviaire, maritime et par autobus
- 24** Non-application — certains aéronefs
- 25** Non-application — traversier qui n'offre pas l'attribution de sièges
- 26** Non-application — certains autobus
- 27** Aucune contravention à la présente partie

Aucuns frais — service fourni en application de la présente partie

- 28** Interdiction

Préavis

- 29** Préavis — au moins 48 heures

	Medical Certificates and Other Documentation		Certificat médical et documentation supplémentaire
30	Information required	30	Renseignements exigés
	Services		Services
	Assistance for Persons with Disabilities		Aide aux personnes handicapées
31	Conditions for priority boarding	31	Conditions — embarquement prioritaire
32	Check-in, boarding, disembarking, baggage, etc.	32	Enregistrement, embarquement, débarquement, bagages, etc.
33	Bus transportation — services	33	Transport par autobus — services
34	Persons who are not independently mobile	34	Personne ne pouvant se déplacer de façon autonome
35	Request for assistance	35	Demande d'assistance
	Transport of Mobility Aids and other Assistive Devices		Transport des aides à la mobilité et autres dispositifs d'assistance
36	Mobility aid — priority baggage	36	Aide à la mobilité — bagage prioritaire
37	Services — mobility aid	37	Services — aide à la mobilité
38	On-board storage of certain mobility aids — trains or ferries	38	Rangement de certaines aides à la mobilité à bord — train ou traversier
39	On-board storage of certain mobility aids — aircraft or buses	39	Rangement de certaines aides à la mobilité à bord — aéronef ou autobus
40	Refused transport of mobility aid — aircraft	40	Refus de transport d'aide à la mobilité — aéronef
41	Refused transport of mobility aid — trains	41	Refus de transport d'aide à la mobilité — train
42	Refused transport of mobility aid — ferries	42	Refus de transport d'aide à la mobilité — traversier
43	Refused transport of mobility aid — buses	43	Refus de transport d'aide à la mobilité — autobus
44	Notice of refusal and alternative trip	44	Explication du refus et options de voyage
45	Small assistive devices	45	Dispositifs d'assistance de petites dimensions
	Transport of Support Persons		Transport de la personne de soutien
46	Duty to transport	46	Obligation de transporter
	Transport of Service Dogs		Transport du chien d'assistance
47	Duty to transport	47	Obligation de transporter
	Additional Passenger Seats		Siège passager supplémentaire
48	Duty to provide additional seating space	48	Obligation de fournir de l'espace supplémentaire
	Allergy Buffer Zone		Zone tampon — allergies
49	Duty to establish buffer zone	49	Obligation d'établir une zone tampon
	Communication of Information		Communication de renseignements
50	Reservations — information about services	50	Réservation — renseignements sur les services
51	Maximum weight and dimensions of mobility aids	51	Poids maximal et dimensions des aides à la mobilité

52	On-board public announcements	52	Annonces publiques à bord
	Procedures Applicable to Requests for Services		Procédures applicables aux demandes de services
53	Written confirmation of services	53	Confirmation écrite des services
54	Electronic copies to be retained on request	54	Copie électronique à conserver sur demande
	Assignment of Passenger Seats and Cabins		Attribution de sièges et cabines
55	Most accessible seats or cabins	55	Siège ou cabine offrant le meilleur accès
	Refusal of Transportation		Refus de transporter
56	Prohibition	56	Interdiction
	Damaged, Destroyed or Lost Mobility Aids		Aide endommagée, détruite ou perdue
57	Carrier's obligations	57	Obligations du transporteur
58	Air transportation — special declaration of interest for mobility aids	58	Transport aérien — déclaration d'intérêt spéciale pour les aides à la mobilité
	PART 3		PARTIE 3
	Requirements Applicable to Carriers — Technical		Exigences applicables aux transporteurs — techniques
	Application of this Part		Application de la présente partie
59	Air, rail, ferry and bus carriers	59	Transporteurs aérien, ferroviaire, maritime et par autobus
60	Non-application — certain aircraft	60	Non-application — certains aéronefs
61	Non-application — certain buses	61	Non-application — certains autobus
62	Application to pre-existing aircraft, trains, ferries or buses	62	Application — aéronef, train, traversier ou autobus préexistant
63	Non-application — temporary leases	63	Non-application de la présente partie — location à court terme
	Compliance		Respect
64	Duty of carrier	64	Obligation du transporteur
	Step Boxes — Trains, Ferries and Buses		Marchepied — train, traversier et autobus
65	Standards	65	Exigences
66	Trains, ferries and buses	66	Train, traversier et autobus
	Lifts, Ramps and Bridge Plates — Aircraft, Trains, Ferries and Buses		Plateforme élévatrice, rampe et pont de liaison — aéronef, train, traversier et autobus
67	Lift — standards	67	Plateforme élévatrice — exigences
68	Ramp, gangway or bridge plate — standards	68	Rampe, passerelle d'embarquement et pont de liaison — exigences

69	Trains — terminals	69	Train — gare
70	Trains — other stops	70	Train — autre arrêt
71	Ferries	71	Traversier
72	Buses — terminals	72	Autobus — gare
73	Buses — other stops	73	Autobus — autre arrêt
	Stairs — Aircraft, Trains, Ferries and Buses		Escalier — aéronef, train, traversier et autobus
74	Standards	74	Exigences
	On-board Wheelchairs — Aircraft, Trains and Ferries		Fauteuil roulant de bord — aéronef, train et traversier
75	Standards	75	Exigences
76	Aircraft	76	Aéronef
77	Trains	77	Train
78	Ferries	78	Traversier
	Accessible Paths of Travel — Trains and Ferries		Voies de circulation accessibles — train et traversier
79	Standards	79	Exigences
80	Ferries	80	Traversier
81	Trains	81	Train
82	Trains — diaphragms	82	Train — soufflet
	Passenger Seats — Aircraft, Trains, Ferries and Buses		Sièges passagers — aéronef, train, traversier et autobus
83	Standards	83	Exigences
84	Buses	84	Autobus
	Mobility Aid Spaces and Transfer Seats — Trains and Ferries		Espaces réservés aux aides à la mobilité et sièges de transfert — train et traversier
85	Mobility aid space — standards	85	Espace réservé aux aides à la mobilité — exigences
86	Transfer seat — standards	86	Siège de transfert — exigences
87	Trains	87	Train
88	Ferries	88	Traversier
	Mobility Aid Spaces — Buses		Espace réservé aux aides à la mobilité — autobus
89	Standards	89	Exigences
90	Minimum number of mobility aid spaces	90	Nombre minimum d'espaces réservés aux aides à la mobilité

**Storage of Mobility Aids — Trains,
Ferries and Buses**

- 91** Trains
92 Ferries
93 Buses

**Passenger Safety Briefing Cards —
Aircraft, Trains, Ferries and Buses**

- 94** Aircraft, trains and ferries
95 Buses

**Window Emergency Exits — Trains,
Ferries and Buses**

- 96** Standards

**Washroom Facilities — Trains and
Ferries**

- 97** Standard washroom — standards
98 Wheelchair-accessible washroom — standards
99 Trains
100 Ferries

**Washroom Facilities — Aircraft and
Buses**

- 101** Standard washroom — standards
102 Wheelchair-accessible washroom — standards
103 Aircraft and buses

**Food Service and Lounge Areas — Trains
and Ferries**

- 104** Menu display board — standards
105 Counter — standards
106 Location of food service rail car — trains
107 Table — ferries
108 Food service counter — ferries

Service Counters — Ferries

- 109** Standards

**Rangement des aides à la mobilité —
train, traversier et autobus**

- 91** Train
92 Traversier
93 Autobus

**Cartes des mesures de sécurité des
passagers — aéronef, train, traversier et
autobus**

- 94** Aéronef, train et traversier
95 Autobus

**Fenêtres issues de secours — train,
traversier et autobus**

- 96** Exigences

Salle de toilette — train et traversier

- 97** Salle de toilette standard — exigences
98 Salle de toilette accessible en fauteuil roulant — exigences
99 Train
100 Traversier

Salle de toilette — aéronef et autobus

- 101** Salle de toilette standard — exigences
102 Salle de toilette accessible en fauteuil roulant — exigences
103 Aéronef et autobus

**Aires de restauration et de détente —
train et traversier**

- 104** Tableau d'affichage du menu — exigences
105 Comptoir — exigences
106 Emplacement de la voiture-restaurant — train
107 Tables — traversier
108 Comptoir alimentaire — traversier

Comptoirs de service — traversier

- 109** Exigences

**On-board Entertainment Systems —
Aircraft, Trains, Ferries and Buses**

- 110** Systems without closed captioning and audio description
- 111** Pre-existing aircraft, trains, ferries or buses — standards

Cabins — Trains and Ferries

- 112** Standard cabins — standards
- 113** Wheelchair-accessible cabins — standards
- 114** Trains
- 115** Ferries

Shower Facilities — Trains and Ferries

- 116** Standard shower facilities — standards
- 117** Wheelchair-accessible shower facilities — standards
- 118** Trains and ferries

**Doors and Doorways — Trains and
Ferries**

- 119** Interior door and doorway — standards
- 120** Exterior door — standards

**Handrails, Grab Bars, Handholds and
Stanchions — Trains, Ferries and Buses**

- 121** Standards — trains and ferries
- 122** Standards — buses

**Floors — Aircraft, Trains, Ferries and
Buses**

- 123** Standards

**Tactile Attention Indicator Surfaces —
Aircraft, Trains, Ferries and Buses**

- 124** Standards

**Operating Controls — Trains, Ferries and
Buses**

- 125** Standards

**Système de divertissement à bord —
aéronef, train, traversier et autobus**

- 110** Système sans sous-titrage codé ni description sonore
- 111** Aéronef, train, traversier ou autobus préexistant — exigences

Cabine — train et traversier

- 112** Cabine standard — exigences
- 113** Cabine accessible en fauteuil roulant — exigences
- 114** Train
- 115** Traversier

**Installation pour le bain ou la douche —
train et traversier**

- 116** Installation pour le bain ou la douche standard — exigences
- 117** Installation pour le bain ou la douche accessible en fauteuil roulant — exigences
- 118** Train et traversier

**Portes et entrées de porte — train et
traversier**

- 119** Portes intérieures et entrées de portes — exigences
- 120** Portes extérieures — exigences

**Mains courantes, barres d'appui,
poignées et épontilles — train, traversier
et autobus**

- 121** Exigences — train et traversier
- 122** Exigences — autobus

**Planchers — aéroner, train, traversier et
autobus**

- 123** Exigences

**Indicateurs tactiles d'avertissement —
aéronef, train, traversier et autobus**

- 124** Exigences

**Dispositifs de manœuvre — train,
traversier et autobus**

- 125** Exigences

	Signage — Aircraft, Trains, Ferries and Buses		Signalisation — aéronef, train, traversier et autobus
126	Standards	126	Exigences
	Designated Relieving Areas — Ferries		Aires de soulagement — traversier
127	Standards	127	Exigences
	Elevators — Trains and Ferries		Ascenseur — train et traversier
128	Standards — trains	128	Exigences — train
129	Standards — ferries	129	Exigences — traversier
130	Non-operational elevators — ferries	130	Ascenseur non fonctionnel — traversier
	Alarm Systems — Trains and Ferries		Système d’alarme — train et traversier
131	Standards	131	Exigences
	Maintenance and Repairs — Aircraft, Trains, Ferries and Buses		Entretien et réparation — aéronef, train, traversier et autobus
132	Maintenance	132	Entretien
	PART 4		PARTIE 4
	Requirements Applicable to Terminal Operators		Exigences applicables aux exploitants de gares
	DIVISION 1		SECTION 1
	Requirements — Services		Exigences — services
133	Application of this Division	133	Application de la présente section
134	Non-application — certain terminals	134	Non-application — certaines gares
135	Prohibition — no charge for services required by this Part	135	Interdiction — aucuns frais pour service fourni en application de la présente partie
136	Communication of information	136	Communication des renseignements
137	Assistance for persons with disabilities	137	Aide aux personnes handicapées
138	Ground transportation service provider	138	Fournisseur de service de transport terrestre
	DIVISION 2		SECTION 2
	Requirements — Technical		Exigences — techniques
139	Application of this Division	139	Application de la présente section
140	Non-application	140	Non-application
141	Application to pre-existing terminals	141	Application — gare préexistante
142	Duty of terminal operator	142	Obligation de l’exploitant de gare
143	Terminal — standards	143	Gare — exigences
144	Lift or ramp — standards	144	Plateforme élévatrice ou rampe — exigences
145	Lift or ramp — airports	145	Plateforme élévatrice ou rampe — aéroport
146	Wheelchairs	146	Fauteuils roulants

- 147** Passenger seats — standards
- 148** Designated relieving area for dogs — standards
- 149** Light-rail trains
- 150** Shuttle buses
- 151** Obstruction due to repairs or maintenance
- 152** Alternative to non-accessible path
- 153** Maintenance

PART 5
Requirements Applicable to CATSA
and CBSA

Security Screening

- 154** Services to assist persons with disabilities
- 155** Person travelling with assistive device, support person or service dog

Border Clearance

- 156** Services to assist persons with disabilities

Signage

- 157** Standards

PART 6
Administrative Monetary Penalties

- 158** Designation
- 159** Maximum amount of penalty

PART 7
Consequential Amendments and
Coming into Force

Consequential Amendments

- 160** *Air Transportation Regulations*
- 161** *Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations*

Coming into Force

- 162** One year after registration

SCHEDULE

- 147** Sièges de passagers — exigences
- 148** Aire de soulagement désignée pour les chiens — exigences
- 149** Train léger sur rail
- 150** Navette
- 151** Obstacle — réparation ou entretien
- 152** Voie non accessible
- 153** Entretien

PARTIE 5
Exigences applicables à l'ACSTA et à
l'ASFC

Contrôle de sécurité

- 154** Services pour aider les personnes handicapées
- 155** Personne voyageant avec dispositif d'assistance, personne de soutien ou chien d'assistance

Contrôle frontalier

- 156** Services pour aider les personnes handicapées

Signalisation

- 157** Exigences

PARTIE 6
Sanctions administratives pécuniaires

- 158** Désignation
- 159** Montant maximal de la sanction

PARTIE 7
Modifications corrélatives et entrée
en vigueur

Modifications corrélatives

- 160** *Règlement sur les transports aériens*
- 161** *Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience*

Entrée en vigueur

- 162** Premier anniversaire de l'enregistrement

ANNEXE

Accessible Transportation for Persons with Disabilities Regulations

Interpretation

Definitions

1 The following definitions apply in these Regulations.

Act means the *Canada Transportation Act*. (*Loi*)

assistive device means any medical device, mobility aid, communication aid or other aid that is specially designed to assist a person with a disability with a need related to their disability. (*dispositif d'assistance*)

barrier means anything — including anything physical, architectural, technological or attitudinal, anything that is based on information or communications or anything that is the result of a policy or a practice — that hinders the full and equal participation in society of persons with an impairment, including a physical, mental, intellectual, cognitive, learning, communication or sensory impairment or a functional limitation. (*obstacle*)

CATSA means the Canadian Air Transport Security Authority established under subsection 5(1) of the *Canadian Air Transport Security Authority Act*. (*ACSTA*)

CBSA means the Canada Border Services Agency established under subsection 3(1) of the *Canada Border Services Agency Act*. (*ASFC*)

CSA B651-12 means the Canadian Standards Association Standard CAN/CSA B651-12 (R2017), entitled *Accessible Design for the Built Environment*, as amended from time to time. (*norme B651-12*)

curbside zone means an area that is located outside of a terminal where passengers are picked up or dropped off and that is owned, operated, leased or otherwise controlled by the terminal operator. (*zone de prise en charge*)

disability means any impairment, including a physical, mental, intellectual, cognitive, learning, communication or sensory impairment — or a functional limitation — whether permanent, temporary or episodic in nature, or evident or not, that, in interaction with a barrier, hinders a person's full and equal participation in society. (*handicap*)

domestic service has the same meaning as in subsection 55(1) of the Act. (*service intérieur*)

ferry means a vessel that is used for the transport of passengers and that operates on a fixed schedule between two or more points. (*traversier*)

Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées

Interprétation

Définitions

1 Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

ACSTA L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien est constituée en vertu du paragraphe 5(1) de la *Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien*. (*CATSA*)

aide à la mobilité Tout fauteuil roulant manuel ou électrique, scooter, chaise d'embarquement, toute marchette, canne, béquille, prothèse ou autre aide spécialement conçue pour répondre aux besoins liés à la mobilité d'une personne handicapée. (*mobility aid*)

ASFC L'Agence des services frontaliers du Canada est constituée en vertu du paragraphe 3(1) de la *Loi sur l'Agence des services frontaliers du Canada*. (*CBSA*)

chien d'assistance Chien qui a reçu une formation individualisée à la tâche, donnée par un organisme ou une personne spécialisé en formation de chien d'assistance, pour offrir à la personne handicapée une assistance liée à son handicap. (*service dog*)

dispositif d'assistance Appareil médical, aide à la mobilité, aide à la communication ou autre aide spécialement conçue pour répondre aux besoins liés au handicap d'une personne handicapée. (*assistive device*)

exploitant de gare Personne qui est le propriétaire, l'exploitant ou le locataire d'une gare. (*terminal operator*)

gare Aéroport ou gare ferroviaire, gare de traversiers ou gare routière ou port qui permet l'amarrage des navires de croisière et les installations connexes à l'intérieur ou à l'extérieur de la gare. Elle inclut notamment les commodités et les équipements qui y sont utilisés, par exemple les salles de toilettes, les aires d'attente ou de repos, les plateformes d'embarquement, les zones de prise en charge et les espaces de stationnement. (*terminal*)

handicap Déficience notamment physique, intellectuelle, cognitive, mentale ou sensorielle, trouble d'apprentissage ou de la communication ou limitation fonctionnelle, de nature permanente, temporaire ou épisodique, manifeste ou non et dont l'interaction avec un obstacle nuit à la participation pleine et égale d'une personne dans la société. (*disability*)

Loi La *Loi sur les transports au Canada*. (*Act*)

international service has the same meaning as in subsection 55(1) of the Act. (*service international*)

mobility aid means any manual or electric wheelchair, scooter, boarding chair, walker, cane, crutch, prosthesis or other aid that is specially designed to assist a person with a disability with a need related to mobility. (*aide à la mobilité*)

passenger seat means a seat on board an aircraft, train, ferry or bus that is ordinarily occupied by a passenger. (*siège passager*)

personnel, in respect of a carrier, terminal operator, CATSA or CBSA, means

- (a) any employees of that carrier or terminal operator or of CATSA or CBSA, as the case may be;
- (b) any persons, except a travel agency, who provide any service pursuant to an agreement or arrangement with that carrier or terminal operator or CATSA or CBSA, as the case may be; and
- (c) any employees of the person referred to in paragraph (b). (*personnel*)

service dog means a dog that has been individually trained by an organization or individual specializing in service dog training to perform a task to assist a person with a disability with a need that is related to their disability. (*chien d'assistance*)

support person means a person referred to in subsection 46(2) whose assistance is needed by a person with a disability. (*personne de soutien*)

terminal means an airport, a railway station, a ferry terminal, a bus station or a port that permits the mooring of cruise ships, and any related facilities, whether inside or outside of the terminal. It includes any amenities or equipment used in a terminal or in its related facilities, such as washrooms, waiting or rest areas, boarding platforms, curbside zones and parking facilities. (*gare*)

terminal operator means a person who owns, operates or leases a terminal. (*exploitant de gare*)

transportation-related service or facility means any service or facility, including any amenity or equipment used in a facility, that is related to the transportation of passengers within the transportation network. (*service ou installation lié au transport*)

norme B651-12 Norme CAN/CSA B651-12 (R2017) de l'Association canadienne de normalisation intitulée *Conception accessible pour l'environnement bâti*, avec ses modifications successives. (*CSA B651-12*)

obstacle Tout élément — notamment celui qui est de nature physique ou architecturale, qui est relatif à l'information, aux communications, aux comportements ou à la technologie ou qui est le résultat d'une politique ou d'une pratique — qui nuit à la participation pleine et égale dans la société des personnes ayant des déficiences notamment physiques, intellectuelles, cognitives, mentales ou sensorielles, des troubles d'apprentissage ou de la communication ou des limitations fonctionnelles. (*barrier*)

personne de soutien Personne visée au paragraphe 46(2) dont l'assistance est nécessaire pour la personne handicapée. (*support person*)

personnel À l'égard d'un transporteur, d'un exploitant de gare, de l'ACSTA ou de l'ASFC, se dit :

- a) des employés de ce transporteur, de cet exploitant de gare, de l'ACSTA ou de l'ASFC, selon le cas;
- b) des personnes, autre qu'une agence de voyage, qui fournissent des services aux termes d'un accord ou d'une entente avec ce transporteur, cet exploitant de gare, l'ACSTA ou l'ASFC, selon le cas;
- c) des employés des personnes visées à l'alinéa b). (*personnel*)

service intérieur S'entend au sens du paragraphe 55(1) de la Loi. (*domestic service*)

service international S'entend au sens du paragraphe 55(1) de la Loi. (*international service*)

service ou installation lié au transport Service ou installation, y compris les commodités et l'équipement qui s'y trouvent, qui est lié au transport de passagers dans le réseau de transport. (*transportation-related service or facility*)

siège passager Siège à bord d'un aéronef, d'un train, d'un traversier ou d'un autobus qui est habituellement occupé par un passager. (*passenger seat*)

traversier Bâtiment qui sert au transport de passagers et qui est exploité selon un horaire régulier entre deux ou plusieurs points. (*ferry*)

zone de prise en charge Zone — louée ou exploitée par l'exploitant de gare, dont il est le propriétaire ou qui est sous son contrôle — située à l'extérieur de la gare et où les passagers sont déposés ou pris en charge. (*curbside zone*)

Interpretation — no effect on existing legal obligations

2 For greater certainty, nothing in these Regulations is to be construed as

- (a) affecting the application of the *Canadian Human Rights Act*; and
- (b) requiring any person to do anything that jeopardizes security, public health or safety.

PART 1**Requirements Applicable to Transportation Service Providers****Application of this Part****Carriers, terminal operators, CATSA and CBSA**

3 This Part applies to the following entities (each of which is referred to in this Part as a “transportation service provider”):

- (a) every carrier to which Part 3 applies;
- (b) every terminal operator to which Division 1 of Part 4 applies;
- (c) CATSA; and
- (d) CBSA.

Communication of Information to Persons with Disabilities**General information — alternate formats**

4 (1) If a transportation service provider makes available to the public information about any transportation-related service or facility, the transportation service provider must ensure that

- (a) if the information is in an electronic format, the format is compatible with adaptive technology that is intended to assist persons with disabilities;
- (b) if the information is in a paper format, it is made available, on request, in large print, Braille or electronic format;
- (c) if the information is in an audio format, it is made available, on request, in a visual format; and
- (d) if the information is in a visual format, it is made available, on request, in an audio format.

Interprétation — aucune atteinte aux obligations légales existantes

2 Il est entendu que le présent règlement n’a pas pour effet :

- a) de porter atteinte à l’application de la *Loi canadienne sur les droits de la personne*;
- b) d’obliger quiconque à faire quelque chose qui mettrait en danger la sûreté, la santé publique ou la sécurité publique.

PARTIE 1**Exigences applicables aux fournisseurs de services de transport****Application de la présente partie****Transporteur, exploitant de gare, ACSTA et ASFC**

3 La présente partie s’applique aux entités suivantes (chacune étant appelée « fournisseur de services de transport » dans la présente partie) :

- a) tout transporteur régi par la partie 3;
- b) tout exploitant de gare régi par la section 1 de la partie 4;
- c) l’ACSTA;
- d) l’ASFC.

Communication de renseignements aux personnes handicapées**Renseignements généraux — format de substitution**

4 (1) Le fournisseur de services de transport qui met à la disposition du public tout renseignement au sujet de ses services ou installations liés au transport, veille à ce que ces renseignements, selon le cas :

- a) s’ils sont communiqués en format électronique, soient compatibles avec les technologies adaptatives visant à aider les personnes handicapées;
- b) s’ils sont communiqués en format papier, soient mis à la disposition du public, sur demande, en gros caractères, en braille ou en format électronique;
- c) s’ils sont communiqués en format audio, soient mis à la disposition du public, sur demande, en format visuel;
- d) s’ils sont communiqués en format visuel, soient mis à la disposition du public, sur demande, en format audio.

Timing

(2) If a person with a disability makes a request referred to in any of paragraphs (1)(b) to (d), the transportation service provider must provide the information in the requested format as soon as practicable.

Information to be published

5 A transportation service provider must publish, including by publishing on its Internet site, information about the following:

- (a)** the services that it offers for persons with disabilities and any conditions that apply to those services; and
- (b)** the complaint resolution services that it offers and how a passenger may access those services.

Communication

6 If a member of personnel communicates directly with passengers in the course of carrying out their functions, a transportation service provider must ensure that they communicate with a person with a disability in a manner that takes into account

- (a)** the nature of the person's disability, particularly in the case where the person is blind or deaf or has a visual or hearing impairment or a communication-related impairment;
- (b)** if the person uses an assistive device to assist them to hear, see or communicate; and
- (c)** strategies that may facilitate communication with the person, including
 - (i)** an alternative or augmentative communication system,
 - (ii)** sign language, or
 - (iii)** the use of clear, concise and plain language.

Telephone systems — alternative communication services

7 If a transportation service provider makes a telephone number available that may be used by the public to make travel reservations or obtain information in relation to the provider's transportation-related services or facilities, the transportation service provider must

- (a)** provide alternative communication services for persons who are deaf or have a hearing impairment or a communication-related impairment by offering them the option to make travel reservations and obtain information by means of an email, a teletypewriter or a third party's telephone relay or video relay service; and

Délai

(2) Dans le cas d'une demande visée aux alinéas (1)b) à d) présentée par une personne handicapée, le fournisseur de services de transport fournit les renseignements selon le format demandé le plus tôt possible.

Renseignements publiés

5 Le fournisseur de services de transport public, notamment sur son site Internet, les renseignements suivants :

- a)** les services offerts aux personnes handicapées et toute condition à laquelle ces services sont assujettis;
- b)** les services de résolution des plaintes qui sont disponibles et la manière d'y recourir.

Communication

6 Le fournisseur de services de transport veille à ce que le membre du personnel qui communique des renseignements directement aux passagers dans le cadre de ses fonctions, communique avec une personne handicapée en tenant compte de ce qui suit :

- a)** la nature du handicap de la personne, tout particulièrement si la personne est aveugle ou sourde ou si elle a une déficience visuelle ou auditive ou si elle a un trouble de la communication;
- b)** si la personne utilise un dispositif d'assistance pour l'aider à entendre, à voir ou à parler;
- c)** toute stratégie qui peut faciliter la communication avec la personne handicapée, notamment :
 - (i)** un système de communication de substitution ou une méthode compensatoire pour la communication,
 - (ii)** la langue des signes,
 - (iii)** l'utilisation d'un langage simple, clair et précis.

Système téléphonique — système de communication de substitution

7 Le fournisseur de services de transport qui met à la disposition du public un numéro de téléphone pour effectuer des réservations ou pour obtenir des renseignements sur ses services ou installations liés au transport, doit :

- a)** d'une part, fournir des systèmes de communication de substitution à toute personne qui est sourde, qui a une déficience auditive ou qui a un trouble de la communication, en lui offrant la possibilité d'effectuer une réservation ou d'obtenir des renseignements au moyen de courriels, de télécriteurs ou en utilisant les services de relais téléphonique ou vidéo d'une tierce partie;

(b) publish, in every instance that it publishes a telephone number that may be used to make travel reservations or obtain information, along with that telephone number, an email address and a text telephone number that may be used for the same purpose, as well as a description of how a person may access alternative communication services, including a telephone relay or video relay service.

Internet sites — alternative communication services

8 If a transportation service provider makes an Internet site available to the public that may be used to access a client account, travel itinerary, travel schedule or trip status, to obtain contact information for the transportation service provider or to make or modify a reservation or check-in, the transportation service provider must

(a) provide alternative communication services for persons with disabilities by offering them the option to do those things by means of communication systems that do not require the use of an Internet site, including by means of a telephone, an email, a teletypewriter or a third party's telephone relay or video relay service; and

(b) publish, in every instance that it publishes the address of the Internet site that may be used by the public to do those things, along with that Internet address, an email address and a text telephone number that may be used for the same purposes as well as a description of how a person may access the alternative communication services, including a telephone relay or video relay service.

Internet sites — standards

9 A transportation service provider must ensure that every Internet site that it owns, operates or controls and that is made available to the public — including any mobile site that contains other platforms, such as applications — meets the standards for a Level AA conformance that are set out in the World Wide Web Consortium's (W3C) *Web Content Accessibility Guidelines (WCAG) 2.0*, as amended from time to time.

Public announcements inside terminals

10 A transportation service provider must ensure that any public announcement that is made inside a terminal, including any announcement relating to an arrival, a departure delay, a gate or a track assignment, is made in an audio format and in a visual format.

b) d'autre part, chaque fois qu'il publie un numéro de téléphone pour effectuer des réservations ou pour obtenir des renseignements, publier ce numéro de téléphone, une adresse de courriel et un numéro de téléphone en format texte qui peuvent être utilisés aux mêmes fins ainsi que la manière d'utiliser ces systèmes de communication de substitution, y compris les services de relais téléphonique ou vidéo d'une tierce partie.

Site Internet — système de communication de substitution

8 Le fournisseur de services de transport qui met à la disposition du public un site Internet qui permet d'accéder au compte-client, à l'itinéraire de voyage, à l'horaire de voyage et à l'état du trajet, d'obtenir les coordonnées du fournisseur de services de transport, d'effectuer une réservation ou de la modifier et de s'enregistrer, doit :

a) d'une part, fournir des systèmes de communication de substitution à toute personne handicapée, en lui offrant la possibilité de faire ces actions au moyen de systèmes de communication qui n'exigent pas l'utilisation d'un site Internet, notamment des téléphones, des courriels, des télécriteurs ou en utilisant les services de relais téléphonique ou vidéo d'une tierce partie;

b) d'autre part, chaque fois qu'il publie l'adresse du site Internet pour faire ses actions, publier cette adresse internet, une adresse de courriel et un numéro de téléphone en format texte qui peuvent être utilisés aux mêmes fins ainsi que la manière d'utiliser ces systèmes de communication de substitution, y compris les services de relais téléphonique ou vidéo d'une tierce partie.

Site Internet — exigences

9 Le fournisseur de services de transport veille à ce que tous les sites Internet, y compris les sites mobiles qui contiennent d'autres plateformes, par exemple des applications, dont il est le propriétaire, qu'il exploite ou gère et qu'il met à la disposition du public, soient conformes au niveau AA tel qu'il est décrit dans les *Règles pour l'accessibilité des contenus Web (WCAG) 2.0* du World Wide Web Consortium (W3C), avec leurs modifications successives.

Annonces publiques à l'intérieur de la gare

10 Le fournisseur de services de transport veille à ce que toute annonce publique faite à l'intérieur de la gare, y compris une annonce concernant les arrivées, les retards de départ et la désignation des portes ou des voies, soit communiquée en formats audio et visuel.

Automated self-service kiosks

11 (1) If a transportation service provider owns, operates or controls an automated self-service kiosk that is made available for public use in a terminal, the transportation service provider must ensure that the automated self-service kiosk, including its hardware and software components, is accessible to persons with disabilities.

Requirements

(2) An automated self-service kiosk is accessible to persons with disabilities if

- (a)** it meets the standards set out in clauses 1.4 and 3 to 7 and Annexes B and C, excluding the notes accompanying those clauses, of the Canadian Standards Association's CAN/CSA-B651.2-07, entitled *Accessible Design for Self-service Interactive Devices*, as amended from time to time;
- (b)** it is visually and tactilely identifiable by an International Symbol of Access that is affixed to the front of it; and
- (c)** it is marked with signage that specifies that persons with disabilities have priority access.

Assistance with use of self-service kiosks

12 The transportation service provider must ensure that personnel, on the request of a person with a disability, assist the person to use an automated self-service kiosk that is accessible to persons with disabilities.

Accessible self-service kiosks — good working order

13 (1) The transportation service provider must ensure that an automated self-service kiosk that is accessible to persons with disabilities is maintained in good working order.

Not in good working order

(2) If the automated self-service kiosk referred to in subsection (1) is not in good working order, the transportation service provider must ensure that personnel provide the following services to a person with a disability:

- (a)** directing the person to the nearest available automated self-service kiosk that is accessible to persons with disabilities, if any;
- (b)** assisting the person in using a kiosk that is not accessible to persons with disabilities; or
- (c)** permitting the person to advance to the front of the line at a counter where they can receive the same service as that provided by the automated self-service kiosk.

Guichets libre-service automatisés

11 (1) Le fournisseur de services de transport veille à ce que les guichets libre-service automatisés, dont il est le propriétaire, qu'il exploite ou qui est sous son contrôle et qu'il met à la disposition du public dans la gare, soient accessibles aux personnes handicapées, y compris leurs composantes matérielles et logicielles.

Exigences

(2) Un guichet libre-service automatisé est accessible aux personnes handicapées s'il respecte les exigences suivantes :

- a)** il respecte les exigences énoncées aux articles 1.4, 3 à 7 et les Annexes B et C de la norme CAN/CSA-B651.2-07 – *Conception accessible des dispositifs interactifs libre-service* de l'Association canadienne de normalisation, avec ses modifications successives, sans tenir compte des notes accompagnant ces articles;
- b)** il est visuellement et tactilement identifiable par un Symbole d'accès universel apposé sur sa partie avant;
- c)** il comporte une signalisation indiquant l'accès prioritaire aux personnes handicapées.

Aide pour l'utilisation d'un guichet libre-service

12 Le fournisseur de services de transport veille à ce que les membres de son personnel aident la personne handicapée, à la demande de celle-ci, à utiliser un guichet libre-service automatisé qui est accessible aux personnes handicapées.

Guichet libre-service automatisé accessible — bon état de fonctionnement

13 (1) Le fournisseur de services de transport veille à ce que le guichet libre-service automatisé qui est accessible aux personnes handicapées soit en bon état de fonctionnement.

Mauvais état de fonctionnement

(2) Dans le cas où le guichet libre-service automatisé visé au paragraphe (1) ne fonctionne pas, le fournisseur de services de transport veille à ce que les membres de son personnel offrent les services suivants à la personne handicapée :

- a)** de la diriger vers le guichet libre-service automatisé accessible aux personnes handicapées, le plus près et libre, le cas échéant;
- b)** de l'aider à utiliser un guichet qui n'est pas accessible aux personnes handicapées;
- c)** de lui permettre d'avancer au début de la file au comptoir où elle peut recevoir le même service que celui fourni par le guichet libre-service automatisé.

Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities

Application

14 A transportation service provider must ensure that each member of personnel is provided with any training that is required by sections 15 to 18.

Who must receive training

15 (1) Training that is described in subsection (2) must be provided to any member of personnel who, in the course of carrying out their functions, is required to

- (a) interact with the public; or
- (b) participate in making decisions or developing policies or procedures in relation to the requirements of these Regulations.

Required training

(2) A member of personnel must receive training that is suitable to the requirements of their functions and that includes training with respect to

- (a) the policies and procedures of the transportation service provider with respect to persons with disabilities and the requirements of these Regulations;
- (b) the needs of persons with disabilities and the duties of the transportation service provider in relation to those needs, including
 - (i) the level of assistance that is required,
 - (ii) the role of a support person,
 - (iii) the role and the needs of a service dog,
 - (iv) the methods of communication and assistive devices that are commonly used or required by persons with disabilities, and
 - (v) the manner of communicating with persons with disabilities in accordance with section 6; and
- (c) the necessary skills for providing assistance to persons with disabilities, including the skills set out in sections 16 to 18.

Personnel who provide physical assistance

16 If a member of personnel is required to provide physical assistance to a person with a disability in the course of carrying out their functions, they must receive training that provides an adequate level of knowledge to carry out those functions, including training with respect to

- (a) seeking information from a person with a disability with respect to their preferred method of assistance

Formation du personnel en matière d'aide aux personnes handicapées

Application

14 Le fournisseur de services de transport veille à ce que la formation exigée aux articles 15 à 18 soit offerte au personnel.

Membre du personnel visé

15 (1) La formation visée au paragraphe (2) est donnée à un membre du personnel si, dans le cadre de ses fonctions, il est appelé, selon le cas :

- a) à interagir avec le public;
- b) à participer à la prise de décision ou au développement de politiques ou procédures résultant des exigences du présent règlement.

Formation exigée

(2) La formation offerte aux membres du personnel est adaptée à leurs fonctions et porte notamment sur ce qui suit :

- a) les politiques et procédures du fournisseur de services de transport à l'égard des personnes handicapées et les exigences du présent règlement;
- b) les besoins des personnes handicapées et les obligations du fournisseur de services de transport d'y répondre, y compris :
 - (i) l'étendue de l'aide requise,
 - (ii) le rôle de la personne de soutien,
 - (iii) le rôle et les besoins d'un chien d'assistance,
 - (iv) les méthodes de communication et les dispositifs d'assistance dont ces personnes ont généralement besoin ou qui leur sont nécessaires,
 - (v) la façon de communiquer avec les personnes handicapées en conformité avec l'article 6;
- c) les compétences nécessaires pour aider les personnes handicapées, notamment celles prévues aux articles 16 à 18.

Personnel qui fournit une aide physique

16 Tout membre du personnel qui, dans le cadre de ses fonctions, peut être appelé à fournir une assistance physique à une personne handicapée, doit recevoir la formation qui lui apporte un niveau adéquat de connaissances pour pouvoir exécuter ses fonctions et notamment sur ce qui suit :

- a) la façon d'obtenir de la personne handicapée des renseignements sur l'aide qu'elle préfère et sur toute

and any other measures they may require to ensure their safety and their comfort;

(b) the manoeuvring of mobility aids through doors and on irregular and multi-level surfaces, steps, curbs and elevators;

(c) transferring a person with a disability between their own mobility aid and a mobility aid provided by a transportation service provider and between a mobility aid and the person's passenger seat, including performing appropriate lifting techniques to perform various types of transfers of a person with a disability with maximum consideration for the dignity, safety and comfort of the person;

(d) guiding and orienting a person who is blind or whose visual impairment affects their mobility; and

(e) assisting a person who has limitations in balance, agility or coordination that affect their mobility.

Personnel who handle mobility aids

17 If a member of personnel is required to handle mobility aids in the course of carrying out their functions, they must receive training that provides an adequate level of knowledge to carry out those functions, including training with respect to

(a) the different types of mobility aids; and

(b) the requirements and appropriate methods for carrying and storing mobility aids, including the disassembling, packaging, unpackaging and reassembling of mobility aids.

Personnel who use or assist with special equipment

18 (1) If a member of personnel is required to use, or to assist a person with a disability in using, any special equipment in the course of carrying out their functions, they must receive training that provides an adequate level of knowledge to carry out those functions.

Meaning of special equipment

(2) In subsection (1), *special equipment* includes

(a) a telephone device for persons who are deaf or have a hearing impairment;

(b) a lift, a ramp and any other level-change device;

(c) an on-board electrical power supply;

(d) a device for the connection of on-board auxiliary respirator systems;

autre mesure requise pour assurer sa sécurité et son confort;

b) la manipulation des aides à la mobilité dans les passages avec portes, sur les surfaces inégales ou à plusieurs niveaux, dans les marches d'escalier, sur les bords de trottoir et dans les ascenseurs;

c) le transfert d'une personne handicapée entre son aide à la mobilité et celle fournie par le fournisseur de services de transport et entre l'aide à la mobilité et le siège passager de la personne, y compris les techniques de soulèvement appropriées afin d'effectuer divers types de transfert en tenant compte au maximum de la dignité, de la sécurité et du confort de la personne handicapée;

d) la façon de guider et d'orienter une personne aveugle ou une personne ayant une déficience visuelle qui la gêne dans ses déplacements;

e) l'aide à une personne dont le manque d'équilibre, de souplesse ou de coordination la gêne dans ses déplacements.

Personnel qui manipule des aides à la mobilité

17 Tout membre du personnel qui, dans le cadre de ses fonctions, peut être appelé à manipuler des aides à la mobilité, doit recevoir la formation qui lui apporte un niveau adéquat de connaissances pour pouvoir exécuter ses fonctions et notamment sur ce qui suit :

a) les divers types d'aides à la mobilité;

b) les exigences et les méthodes appropriées pour transporter et ranger les aides à la mobilité, y compris le démontage, l'emballage, le déballage et l'assemblage de ces aides.

Personnel qui utilise de l'équipement spécialisé ou aide avec son utilisation

18 (1) Tout membre du personnel qui, dans le cadre de ses fonctions, peut être appelé à utiliser de l'équipement spécialisé ou à aider la personne handicapée à l'utiliser, doit recevoir la formation qui lui apporte un niveau adéquat de connaissances pour pouvoir exécuter ses fonctions.

Sens d'équipement spécialisé

(2) Au paragraphe (1), l'*équipement spécialisé* comprend notamment :

a) les appareils téléphoniques pour les personnes sourdes ou ayant une déficience auditive;

b) les plateformes élévatrices, les rampes et les autres dispositifs permettant de changer de palier;

c) le dispositif d'alimentation électrique à bord;

(e) an on-board entertainment system that is accessible to persons with disabilities; and

(f) an automated self-service kiosk that is accessible to persons with disabilities.

Initial training – timeline

19 (1) A transportation service provider must ensure that each member of personnel has completed training suitable to the requirements of their functions within a period of 60 days after the assumption of those functions.

Supervision of untrained personnel

(2) Until a member of personnel has completed the training that is suitable to the requirements of their functions, the transportation service provider must ensure that they carry out their functions under the direct supervision of a person who has completed that training.

Refresher training – timeline

20 A transportation service provider must ensure that each member of personnel who has received training that is required by this Part also receives, at least once every three years, refresher training that is suitable to the requirements of their functions.

Personnel to be informed of new information

21 If a transportation service provider introduces any new policy, procedure or technology with respect to persons with disabilities or offers any new transportation-related service or facility to assist persons with disabilities, the transportation service provider must, as soon as possible, inform members of personnel of that new information, unless it is not relevant to the requirements of their functions.

Preparation of training programs

22 (1) A transportation service provider must implement and maintain each training program for personnel in accordance with the following requirements:

(a) the training program must include the information set out in the schedule;

(b) persons with disabilities must be consulted in the development and implementation of a training program;

(c) the training program must be available for inspection by the Agency; and

(d) the training program must be kept up to date by incorporating, as soon as feasible, any new information that is referred to in section 21.

d) le dispositif de raccordement des systèmes auxiliaires de respiration à bord;

e) les systèmes de divertissement à bord qui sont accessibles aux personnes handicapées;

f) les guichets libre-service automatisés qui sont accessibles aux personnes handicapées.

Formation initiale – échancier

19 (1) Le fournisseur de services de transport veille à ce que tous les membres de son personnel aient suivi une formation adaptée aux besoins de leurs fonctions dans les 60 jours suivant leur entrée en fonction.

Supervision du personnel non formé

(2) Le fournisseur de services de transport veille à ce que le membre qui n'a pas suivi la formation adaptée aux besoins de leurs fonctions exécute ses fonctions sous la supervision directe d'une personne ayant suivi cette formation.

Formation d'appoint – échancier

20 Le fournisseur de services de transport veille à ce que les membres de son personnel, qui ont reçu une formation sous le régime de cette partie, reçoivent aussi une formation d'appoint adaptée aux besoins de leurs fonctions, au moins tous les trois ans.

Personnel avisé de nouveaux renseignements

21 Le fournisseur de services de transport communique, dès que possible, aux membres de son personnel, les renseignements sur les nouvelles politiques, procédures ou technologies qu'il a mises en place à l'égard des personnes handicapées, ou sur les nouveaux services ou installations liés au transport, qu'il peut leur offrir pour les aider, lorsque ces renseignements sont pertinents pour les besoins de leurs fonctions.

Préparation des programmes de formation

22 (1) Le fournisseur de services de transport met en œuvre et maintient des programmes de formation du personnel, en conformité avec les exigences suivantes :

a) les programmes de formation comprennent les renseignements visés à l'annexe;

b) les personnes handicapées sont consultées pendant le développement et la mise en œuvre du programme de formation initiale;

c) les programmes de formation sont accessibles pour consultation par l'Office;

d) les nouveaux renseignements visés à l'article 21 sont incorporés aux programmes dès que possible.

Duty to make certain information available

(2) A transportation service provider must make available, to any person who requests it, any information about a training program that is set out in the schedule, except any personal information or confidential business information.

PART 2**Requirements Applicable to Carriers — Services****Application of this Part****Air, rail, ferry and bus carriers**

23 (1) Unless otherwise specified, this Part applies to

- (a)** every large air carrier that holds a domestic licence or an international licence and provides a domestic service or an international service for the transportation of passengers;
- (b)** every rail carrier that provides a rail service for the transportation of passengers
 - (i)** between three or more provinces,
 - (ii)** between three or more provinces and from a point of origin in Canada to a point of destination in a foreign country, or
 - (iii)** from a point of origin in a foreign country to a point of destination in three or more provinces;
- (c)** every ferry carrier that provides a ferry service for the transportation of passengers between two or more provinces or between Canada and a foreign country if
 - (i)** the service is provided by means of a ferry of 1 000 gross tonnes or more, and
 - (ii)** the carrier offers on-board services to passengers; and
- (d)** every bus carrier that provides a bus service for the transportation of passengers between two or more provinces and from a point of origin in Canada to a point of destination in a foreign country.

Obligation de mettre certains renseignements à la disposition du public

(2) À la demande de toute personne, le fournisseur de services de transport met à la disposition du public les renseignements relatifs à un programme de formation figurant à l'annexe, sauf les renseignements personnels et les renseignements commerciaux confidentiels.

PARTIE 2**Exigences applicables aux transporteurs — services****Application de la présente partie****Transporteurs aérien, ferroviaire, maritime et par autobus**

23 (1) Sauf indication contraire, la présente partie s'applique à :

- a)** tout gros transporteur aérien titulaire d'une licence intérieure ou d'une licence internationale qui offre un service intérieur ou un service international de transport de passagers;
- b)** tout transporteur ferroviaire qui offre un service de transport de passagers, selon le cas :
 - (i)** entre trois provinces ou plus,
 - (ii)** entre trois provinces ou plus et entre un point d'origine au Canada et un point de destination dans un pays étranger,
 - (iii)** dont le point d'origine est dans un pays étranger et le point de destination est dans au moins trois provinces;
- c)** tout transporteur maritime qui offre un service de transport de passagers entre deux provinces ou plus ou entre le Canada et un pays étranger, si, à la fois :
 - (i)** le service est offert par un traversier de 1 000 tonnes brutes ou plus,
 - (ii)** le transporteur offre aux passagers des services à bord;
- d)** tout transporteur par autobus qui offre un service de transport de passagers entre deux provinces ou plus et entre un point d'origine au Canada et un point de destination dans un pays étranger.

Meaning of large air carrier

(2) In paragraph (1)(a), *large air carrier* means

(a) an air carrier that transported one million passengers or more during each of the two preceding calendar years; or

(b) an air carrier that is, under a commercial agreement with a carrier referred to in paragraph (a), operating a flight or carrying passengers on behalf of that carrier.

Non-application — certain aircraft

24 The following provisions do not apply to an air carrier in respect of a transportation service provided by means of an aircraft that has a certificated maximum carrying capacity of not more than 29 passengers:

(a) paragraph 32(k) and section 35; and

(b) if the aisle width between passenger seats is not sufficient to accommodate the use of an on-board wheelchair in the aisle of the aircraft, paragraph 32(m).

Non-application — ferries if no assigned passenger seats

25 (1) Section 49 does not apply to a ferry carrier if the carrier does not offer assigned passenger seats to passengers.

Non-application — adjacent passenger seats

(2) If a ferry carrier does not offer assigned passenger seats to passengers, despite subsections 46(3) and 47(4) and section 48, the ferry carrier is not responsible for providing a person with a disability with a passenger seat that has an adjacent passenger seat available for use by a support person or for use as additional seating space for a service dog or for the person with a disability.

Non-application — certain buses

26 This Part does not apply to a bus carrier in respect of a transportation service provided by means of a bus that has not more than 39 passenger seats.

No contravention of this Part

27 No person contravenes this Part by failing to provide a service that is requested by a person with a disability if the service must be provided after the departure of the means of transportation and before its arrival at a terminal and there are no members of personnel on board who provide services to passengers other than any member of personnel who is operating the means of transportation.

Sens de gros transporteur aérien

(2) À l'alinéa (1)a), *gros transporteur aérien* se dit, selon le cas :

a) du transporteur qui a transporté un million de passagers ou plus au cours de chacune des deux années civiles précédentes;

b) du transporteur qui exploite un aéronef ou transporte des passagers pour le compte d'un transporteur visé à l'alinéa a) en vertu d'une entente commerciale.

Non-application — certains aéronefs

24 Les dispositions ci-après ne s'appliquent pas au transporteur aérien à l'égard d'un service offert par un aéronef qui a une capacité maximale certifiée d'au plus 29 passagers :

a) l'alinéa 32k) et l'article 35;

b) l'alinéa 32m), dans le cas où la largeur des allées entre les sièges passagers n'est pas suffisante pour recevoir un fauteuil roulant de bord.

Non-application — traversier qui n'offre pas l'attribution de sièges

25 (1) L'article 49 ne s'applique pas au transporteur maritime, dans le cas où ce transporteur n'offre pas le service d'attribution de sièges aux passagers.

Non-application — siège passager adjacent

(2) Dans le cas où le transporteur maritime n'offre pas le service d'attribution de sièges aux passagers, malgré les paragraphes 46(3) et 47(4) et l'article 48, le transporteur n'est pas tenu de fournir à la personne handicapée un siège passager qui a un siège passager adjacent libre pour sa personne de soutien ou pour l'espace supplémentaire nécessaire pour son chien d'assistance ou en raison de la nature de son handicap.

Non-application — certains autobus

26 La présente partie ne s'applique pas au transporteur par autobus à l'égard d'un service offert par un autobus qui offre au plus 39 sièges passagers.

Aucune contravention à la présente partie

27 Nul ne contrevient à la présente partie du seul fait qu'il n'a pas fourni le service demandé par une personne handicapée dans le cas où le service devait être fourni après le départ du moyen de transport et avant son arrivée à une gare et il n'y avait pas de personnel à bord pour fournir des services aux passagers autre que le membre du personnel qui conduit le moyen de transport.

No Charge for Services Required by this Part

Prohibition

28 (1) Subject to subsection (2), it is prohibited for a carrier to impose a fare or to impose any other charge or fee for any service that the carrier is required by this Part to provide to any person.

Non-application of subsection (1)

(2) The prohibition in subsection (1) does not apply to a carrier in respect of any service that the carrier is required to provide under section 46, 47 or 48 if that service is provided by the carrier for the purpose of a passenger transportation service between Canada and a foreign country.

Advance Notice

Advance notice — at least 48 hours

29 (1) If a person with a disability makes a request for a service set out in this Part at least 48 hours before the scheduled time of departure, the carrier must provide the service.

No advance notice required

(2) Despite subsection (1), if a person makes a request for a service referred to in any of paragraphs 32(a), (b), (g) and (i) to (w) or section 34 or 35 less than 48 hours before the scheduled time of departure, the carrier must provide the service.

Advance notice — 96 hours

(3) Despite subsection (1) and subject to subsection (2), a carrier may require that a request for a service set out in this Part be made 96 hours in advance of the person's scheduled time of departure if the period of advance notice that is required by the carrier is reasonably necessary in the circumstances because of the type of service that is requested by the person.

If no advance notice

(4) Despite subsections (1) and (3), if a request for a service that is subject to a time limit referred to in those subsections is not made within the time limit, the carrier must nonetheless make a reasonable effort to provide the service.

Medical Certificates and Other Documentation

Information required

30 If a person with a disability requests a service set out in this Part, except a service referred to in any of paragraphs 32(a), (b), (g) and (i) to (w) or section 34 or 35, a carrier may require the person to provide any information

Aucuns frais — service fourni en application de la présente partie

Interdiction

28 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit au transporteur d'exiger des droits ou des frais pour tout service qu'il fournit à une personne aux termes de la présente partie.

Non-application du paragraphe (1)

(2) L'interdiction prévue au paragraphe (1) ne vise pas le transporteur à l'égard de tout service qu'il fournit sous le régime des articles 46, 47 ou 48, si le service est fourni dans le cadre d'un service de transport de passagers entre le Canada et un pays étranger.

Préavis

Préavis — au moins 48 heures

29 (1) Le transporteur fournit tout service visé à la présente partie à la personne handicapée qui en fait la demande au moins 48 heures avant l'heure prévue pour le départ.

Aucun préavis nécessaire

(2) Malgré le paragraphe (1), le transporteur fournit les services visés aux alinéas 32a), b), g) et i) à w) ou aux articles 34 ou 35 à la personne qui en fait la demande moins de 48 heures avant l'heure prévue pour le départ.

Préavis — 96 heures

(3) Malgré le paragraphe (1) et sous réserve du paragraphe (2), dans le cas où la période de préavis exigée par le transporteur est justifiée dans les circonstances en raison du type de service demandé, le transporteur peut exiger qu'une demande de service, visée à la présente partie, soit faite 96 heures avant l'heure prévue pour le départ.

Aucun préavis

(4) Malgré les paragraphes (1) et (3), le transporteur fait des efforts raisonnables pour fournir le service qui n'a pas été demandé dans les délais visés à ces paragraphes.

Certificat médical et documentation supplémentaire

Renseignements exigés

30 Le transporteur peut exiger que la personne handicapée, qui demande un service prévu à la présente partie, à l'exception des services visés aux alinéas 32a), b), g) et i) à w) ou aux articles 34 ou 35, lui fournisse tout

or documents that are reasonably necessary to permit the carrier to assess the person's request, including a medical certificate.

Services

Assistance for Persons with Disabilities

Conditions for priority boarding

31 (1) A carrier must permit a person with a disability to board in advance of other passengers if

- (a)** the person has requested assistance with boarding, locating their passenger seat or cabin, transferring between a mobility aid and their passenger seat or storing carry-on baggage;
- (b)** the person is blind or has a visual impairment and has requested a description of the layout of the aircraft, train, ferry or bus, or of the location or operation of passenger-operated controls at the person's passenger seat; or
- (c)** the person is disabled due to a severe allergy and has requested to clean their passenger seat to remove potential allergens.

Requirement to board before or after other passengers

(2) If a person with a disability requests the assistance referred to in paragraph (1)(a) or (b), a carrier may require the person, in order for personnel to provide that assistance, to board before the other passengers have boarded or, if the person arrives at the boarding area after the end of priority boarding, after the other passengers have boarded.

Check-in, boarding, disembarking, baggage, etc.

32 A carrier must ensure that personnel, on the request of a person with a disability, provide the following services to the person without delay:

- (a)** assisting the person with registering at the check-in counter;
- (b)** permitting the person, if they are unable to use an automated self-service kiosk or other automated check-in or ticketing process, to advance to the front of the line at a check-in counter or ticket counter;
- (c)** assisting the person in proceeding through any security screening process at the terminal, including by
 - (i)** providing personnel to assist the person to proceed through the security screening process, or

renseignement ou document nécessaire pour lui permettre d'évaluer cette demande, notamment un certificat médical.

Services

Aide aux personnes handicapées

Conditions — embarquement prioritaire

31 (1) Le transporteur permet à la personne handicapée, qui en fait la demande, d'embarquer à bord avant les autres passagers dans les cas suivants :

- a)** elle a demandé de l'assistance pour embarquer, pour trouver son siège passager ou sa cabine, pour transférer d'une aide à la mobilité à son siège passager ou pour ranger ses bagages de cabine;
- b)** elle est aveugle ou elle a une déficience visuelle et a demandé une description de la configuration de l'aéronef, du train, du traversier ou de l'autobus, de l'emplacement ou du fonctionnement des dispositifs de manœuvre qu'elle peut utiliser à son siège passager;
- c)** elle a un handicap en raison d'une allergie grave et a demandé de nettoyer elle-même son siège passager pour éliminer tout allergène potentiel.

Embarquement prioritaire ou après les autres passagers exigé

(2) Lorsque la personne handicapée demande de l'assistance dans un cas visé aux alinéas (1)a) ou b), le transporteur peut, pour que le personnel puisse lui fournir cette assistance, exiger qu'elle embarque à bord avant les autres passagers ou après les autres passagers si elle arrive à l'aire d'embarquement après la fin de l'embarquement prioritaire.

Enregistrement, embarquement, débarquement, bagages, etc.

32 Le transporteur veille à ce que le personnel, à la demande de la personne handicapée, fournisse les services ci-après, sans délai :

- a)** l'aider durant l'enregistrement au comptoir des billets;
- b)** lui permettre d'avancer au début de la file au comptoir d'enregistrement ou à la billetterie dans le cas où elle est incapable d'utiliser le guichet libre-service automatisé ou de suivre le processus d'enregistrement ou de billetterie automatisé;
- c)** l'aider à passer le processus de contrôle de sécurité à la gare, notamment :
 - (i)** en mettant du personnel à sa disposition pour l'aider à passer le processus de contrôle de sécurité,

- (ii)** collaborating with the relevant security authority or security personnel at the terminal to permit a person who is not travelling with the person with a disability to have access to the security screening checkpoint so that they may assist the person with a disability to proceed through the security screening process;
- (d)** assisting the person in proceeding to the boarding area after check-in;
- (e)** before boarding, transferring the person between the person's own mobility aid and a mobility aid provided by the carrier;
- (f)** assisting the person in boarding and disembarking and, in the case of a person travelling on a ferry, assisting the person in moving to and from a vehicle deck to a passenger deck;
- (g)** assisting the person in storing and retrieving their carry-on baggage;
- (h)** before departure and on arrival at the destination, transferring the person between a mobility aid and the person's passenger seat;
- (i)** assisting the person in moving in and out of a mobility aid space;
- (j)** before departure or, if impossible because of time constraints, after departure, describing to a person who is blind or has a visual impairment the layout of the aircraft, train, ferry or bus, as the case may be, including the location of washrooms and exits, and the location and operation of any passenger-operated controls at the person's passenger seat;
- (k)** assisting the person in accessing any entertainment content that is offered on board, such as by providing them with a personal electronic device and assisting them in using that device;
- (l)** before departure, providing the person with an individualized safety briefing and demonstration;
- (m)** on board an aircraft, train or ferry, providing the person with an on-board wheelchair;
- (n)** on board an aircraft, train or ferry, assisting the person in moving between their passenger seat and a washroom, including by assisting them in transferring between their passenger seat and an on-board wheelchair;
- (o)** on board an aircraft, permitting a person to use the washroom that has the most amount of space, regardless of the travel class for which the washroom is
- (ii)** en collaborant avec l'autorité en matière de sécurité ou le personnel de sécurité à la gare pour permettre à une personne qui ne voyage pas avec la personne handicapée de se rendre au point de contrôle afin de l'aider à passer le processus de contrôle de sécurité;
- d)** l'aider à se rendre à l'aire d'embarquement après l'enregistrement;
- e)** avant l'embarquement, la transférer de son aide à la mobilité à l'aide à la mobilité fournie par le transporteur;
- f)** l'aider durant l'embarquement et le débarquement et dans le cas où la personne voyage en traversier, l'aider à se rendre du pont d'accès pour véhicules au pont des passagers et l'inverse;
- g)** l'aider à ranger et récupérer ses bagages de cabine;
- h)** avant le départ, la transférer d'une aide à la mobilité à son siège passager et l'inverse à l'arrivée à destination;
- i)** l'aider à se rendre à l'espace réservé à l'aide à la mobilité et à le quitter;
- j)** avant le départ ou, si c'est impossible à cause des contraintes temporelles, après le départ, décrire à la personne aveugle ou qui a une déficience visuelle la configuration de l'aéronef, du train, du traversier ou de l'autobus, selon le cas, notamment l'emplacement de la salle de toilette et des sorties et l'emplacement et le fonctionnement des dispositifs de manœuvre qu'elle peut utiliser à son siège passager;
- k)** l'aider à accéder au contenu de divertissement offert à bord, par exemple en lui fournissant un appareil électronique personnel, et l'aider à utiliser cet appareil;
- l)** lui faire une démonstration de sécurité et un exposé de sécurité individualisés avant le départ;
- m)** dans le cas d'un aéronef, d'un train ou d'un traversier, lui fournir un fauteuil roulant de bord;
- n)** dans le cas d'un aéronef, d'un train ou d'un traversier, l'aider à se déplacer entre son siège passager et la salle de toilette, y compris l'aider à se déplacer entre son siège et le fauteuil roulant de bord;
- o)** dans le cas d'un aéronef, lui permettre d'utiliser la salle de toilette qui offre le plus d'espace, quelle que soit la classe dans laquelle la salle de toilette se trouve, si la personne s'y rend au moyen d'un fauteuil roulant de bord ou avec l'aide de sa personne de soutien ou de son chien d'assistance;

designated or where it is located, if the person is using the washroom in an on-board wheelchair or with the assistance of any support person or service dog;

(p) if a meal is offered on board, describing to the person all the food and beverages that are offered for consumption or providing a menu in large print or in Braille;

(q) if a meal is served on board to the person, assisting the person with the meal by opening packages, identifying food items and their location and cutting larger food portions;

(r) if the person is not able to access a food service car on a train, permitting the person and any support person to order a meal, and be served the meal, at their passenger seats;

(s) assisting the person in proceeding through immigration and customs;

(t) assisting the person in retrieving their checked baggage;

(u) assisting the person, after disembarkation, in proceeding to the general public area;

(v) assisting the person, after disembarkation, in proceeding to a location where the person may receive assistance to proceed to the curbside zone from personnel of the terminal operator; and

(w) assisting the person, if they are transferring to another segment of their trip within the same terminal, in proceeding to a location where the person may receive assistance from personnel of the receiving carrier.

Bus transportation — services

33 A bus carrier must ensure that personnel on board the bus, on the request of a person with a disability, provide the following services to the person:

(a) stopping the bus, at least every two and a half hours, at a rest stop with a washroom that accommodates a person using a mobility aid and any support person, if the bus is not equipped with such a washroom;

(b) allowing the person an adequate amount of time to access and use washrooms at rest stops, taking into account the additional time that is required for a person using a mobility aid to board and disembark the bus;

(c) permitting a person using a mobility aid to board or disembark at a stop of their choice if the member of personnel who is operating the bus considers it safe to do so, and, if not, informing the person of the location of the closest safe stop;

p) si un repas est offert à bord, lui décrire les aliments et les boissons qui sont disponibles ou lui fournir un menu en gros caractères ou en braille;

q) si un repas lui est servi à bord, l'aider avec la nourriture servie en ouvrant les emballages, en identifiant les articles et leur emplacement et en coupant les gros aliments;

r) si la personne ne peut pas se rendre à la voiture-restaurant d'un train, lui permettre ainsi qu'à sa personne de soutien de commander leur repas de leur siège passager et d'y être servi;

s) l'aider à passer à l'immigration et aux douanes;

t) l'aider à récupérer ses bagages enregistrés;

u) l'aider après le débarquement à se rendre à l'aire ouverte au public;

v) l'aider après le débarquement à se rendre à un endroit où elle peut obtenir l'assistance du personnel de l'exploitant de gare pour se rendre à la zone de prise en charge;

w) si elle est en transit entre deux segments de voyage dans la même gare, l'aider à se rendre à un endroit où elle peut obtenir l'assistance du personnel du transporteur d'accueil.

Transport par autobus — services

33 Le transporteur par autobus veille à ce que le personnel à bord, à la demande de la personne handicapée, lui fournisse les services suivants :

a) de s'arrêter au moins toutes les deux heures et demie à une halte avec une salle de toilette accessible à une personne utilisant une aide à la mobilité accompagnée d'une personne de soutien, si l'autobus est dépourvu d'une telle salle de toilette;

b) lui donner assez de temps pour se rendre à la salle de toilette à chaque halte et pour l'utiliser, en tenant compte du temps supplémentaire nécessaire pour qu'elle puisse monter à bord de l'autobus et en descendre;

c) lui permettre de monter à bord de l'autobus ou d'en descendre à un lieu d'arrêt de son choix, si le membre du personnel qui conduit l'autobus juge la chose sécuritaire, sinon lui indiquer l'emplacement de l'arrêt sécuritaire le plus proche;

(d) assisting the person with boarding and disembarking at any stops and with their baggage; and

(e) assisting the person to proceed to the curbside zone.

Persons who are not independently mobile

34 If a person with a disability who is in a wheelchair, a boarding chair or any other device in which the person is not independently mobile is waiting at a terminal for departure after check-in or in order to transfer to another segment of their trip, the carrier must ensure that personnel

(a) provide the person with a place to wait that is close to personnel who are available to provide assistance to the person; and

(b) periodically inquire about the person's needs and attend to those needs if the services requested by the person are services that are required by this Part.

Request for assistance

35 Unless a person with a disability is able to request assistance from personnel by means of a call button, the carrier must ensure that personnel periodically inquire about the person's needs and attend to those needs if the services requested by the person are services that are required by this Part.

Transport of Mobility Aids and other Assistive Devices

Mobility aid — priority baggage

36 (1) Subject to sections 40 to 43, a carrier must accept the mobility aid of a person with a disability as priority baggage if the person needs the mobility aid during travel.

Retention of mobility aid until storage

(2) The carrier must, on the request of the person with a disability, permit the person to retain their mobility aid until it becomes necessary to store it.

Services — mobility aid

37 (1) A carrier must provide the following services to a person with a disability who uses a mobility aid:

(a) if it is necessary in order to make room for the storage of that mobility aid, removing any cargo and other baggage from storage;

(b) if the mobility aid needs to be disassembled and packaged in order to store it, disassembling and packaging the mobility aid and, on arrival at the destination, unpackaging and reassembling it; and

d) lui fournir de l'aide aux arrêts avec l'embarquement, le débarquement et les bagages;

e) l'aider à se rendre à la zone de prise en charge.

Personne ne pouvant se déplacer de façon autonome

34 Dans le cas où la personne handicapée qui est dans un fauteuil roulant, une chaise d'embarquement ou toute autre aide, qui ne peut se déplacer de façon autonome et qui, à la gare, attend son départ après l'enregistrement ou est en transit entre deux segments de voyage, le transporteur veille à ce que le personnel, à la fois :

a) lui trouve un endroit, qui est près du personnel disponible pour l'aider, où elle peut attendre;

b) s'enquiert périodiquement de ses besoins et y répond, s'il s'agit de services qu'il est tenu de fournir aux termes de la présente partie.

Demande d'assistance

35 Le transporteur veille à ce que le personnel s'enquière périodiquement des besoins de la personne handicapée et y répond, s'il s'agit de services qu'il est tenu de fournir aux termes de la présente partie, à moins que la personne handicapée soit capable de demander l'assistance du personnel au moyen d'un bouton d'appel.

Transport des aides à la mobilité et autres dispositifs d'assistance

Aide à la mobilité — bagage prioritaire

36 (1) Sous réserve des articles 40 à 43, dans le cas où la personne handicapée peut avoir besoin de son aide à la mobilité pendant le voyage, le transporteur accepte de transporter l'aide à la mobilité de la personne handicapée comme bagage prioritaire.

Garder l'aide à la mobilité jusqu'au rangement

(2) Le transporteur permet à la personne handicapée, qui en fait la demande, de garder son aide à la mobilité avec elle jusqu'à ce que le rangement de l'aide soit nécessaire.

Services — aide à la mobilité

37 (1) Le transporteur fournit les services ci-après à la personne handicapée qui utilise une aide à la mobilité :

a) si nécessaire, retirer les marchandises et les autres bagages qui sont déjà chargés pour faire de la place pour l'aide;

b) s'il est nécessaire de démonter et d'emballer l'aide afin de la ranger, la démonter et l'emballer et la déballer et la remonter dès l'arrivée à destination de la personne;

(c) promptly returning the mobility aid to the person on arrival at the destination.

Disassembly and reassembly of mobility aid

(2) A carrier may require a person using a mobility aid, if the person requests the service referred to in paragraph (1)(b), to

- (a) provide the carrier with written instructions for the disassembly and reassembly of the mobility aid; and
- (b) check-in or arrive at the boarding area before the scheduled time for check-in or boarding.

On-board storage of certain mobility aids — trains or ferries

38 A train or ferry carrier must permit a person with a disability who uses a mobility aid to store their mobility aid on board the train or ferry.

On-board storage of certain mobility aids — aircraft or buses

39 An air or bus carrier must make a reasonable effort to permit a person with a disability who uses a walker or manually operated folding wheelchair to store it on board the aircraft or bus.

Refused transport of mobility aid — aircraft

40 An air carrier may refuse to transport a person's mobility aid if

- (a) the size of the door to the aircraft's baggage compartment or the size of the aircraft's baggage compartment is not sufficiently large to accommodate the mobility aid;
- (b) the mobility aid cannot be accommodated because of aircraft airworthiness considerations, including in relation to any risks posed by the mobility aid batteries; or
- (c) the weight or size of the mobility aid exceeds the capacity of the lift or ramp.

Refused transport of mobility aid — trains

41 A train carrier may refuse to transport a person's mobility aid if

- (a) the train does not have a passenger rail car with doorways and turning radii that are sufficiently large to accommodate the mobility aid and the train does not have a baggage car with a door that is sufficiently large to accommodate the mobility aid;
- (b) the weight or size of the mobility aid exceeds the capacity of the lift or ramp; or

c) remettre l'aide à la personne dès son arrivée à destination.

Démontage et remontage de l'aide à la mobilité

(2) Le transporteur peut exiger ce qui suit de la personne handicapée qui lui demande le service visé à l'alinéa (1)b) :

- a) de fournir des instructions écrites pour le démontage et le remontage de son aide;
- b) de s'enregistrer ou d'arriver à l'aire d'embarquement avant l'heure prévue pour l'enregistrement ou l'embarquement.

Rangement de certaines aides à la mobilité à bord — train ou traversier

38 Le transporteur ferroviaire ou maritime permet à la personne handicapée qui utilise une aide à la mobilité de la ranger à bord du train ou du traversier.

Rangement de certaines aides à la mobilité à bord — aéronef ou autobus

39 Le transporteur aérien ou par autobus fait des efforts raisonnables pour permettre que la personne handicapée qui utilise un ambulateur ou un fauteuil roulant manuel pliant puisse le ranger à bord de l'aéronef ou de l'autobus.

Refus de transport d'aide à la mobilité — aéronef

40 Le transporteur aérien peut refuser de transporter l'aide à la mobilité d'une personne si, selon le cas :

- a) la taille de la porte ou la taille de la soute à bagages de l'aéronef n'en permet pas le transport;
- b) des considérations de navigabilité de l'aéronef, notamment celles liées aux risques découlant des batteries des aides à la mobilité, en empêchent le transport;
- c) le poids ou la taille de l'aide à la mobilité dépasse la capacité de la plateforme élévatrice ou de la rampe.

Refus de transport d'aide à la mobilité — train

41 Le transporteur ferroviaire peut refuser de transporter l'aide à la mobilité d'une personne si, selon le cas :

- a) le train n'a pas de wagon pour passagers avec des portes et des rayons de braquage suffisamment larges pour permettre le transport de l'aide à la mobilité, ni de wagon pour bagages avec une porte suffisamment large pour permettre le transport de l'aide à la mobilité;
- b) le poids ou la taille de l'aide à la mobilité dépasse la capacité de la plateforme élévatrice ou de la rampe;

(c) the person must remain in the mobility aid in order to board the train and the combined weight of the person and the mobility aid exceeds the capacity of the lift or ramp.

Refused transport of mobility aid — ferries

42 A ferry carrier may refuse to transport a person's mobility aid if

- (a) the weight or size of the mobility aid exceeds the capacity of the bridge plate or ramp; or
- (b) the person must remain in the mobility aid in order to board the ferry and the combined weight of the person and the mobility aid exceeds the capacity of the bridge plate or ramp.

Refused transport of mobility aid — buses

43 A bus carrier may refuse to transport a person's mobility aid if

- (a) the size of the door to the baggage compartment or the size of the baggage compartment is not sufficiently large to accommodate the mobility aid;
- (b) the weight or size of the mobility aid exceeds the capacity of the baggage compartment or of the lift, ramp or bridge plate; or
- (c) the person must remain in the mobility aid in order to board the bus and the combined weight of the person and the mobility aid exceeds the capacity of the lift, ramp or bridge plate.

Notice of refusal and alternative trip

44 If a carrier refuses to transport the mobility aid of a person with a disability, the carrier must

- (a) at the time of the refusal, notify the person of the carrier's reasons for refusal and, no later than 10 days after the day of the refusal, provide the person with a written notice setting out the reasons for the refusal; and
- (b) advise the person of the availability of an alternative trip that is provided by the carrier to the same destination and offer to book the alternative trip for the person at the lesser of the fare for the original trip and the fare for the alternative trip.

Small assistive devices

45 A carrier must permit a person with a disability to bring on board and to retain in their custody any small assistive device that the person needs during travel, including a cane, crutches, a communication device, an orthotic positioning device or a portable oxygen concentrator.

(c) la personne doit demeurer dans son aide à la mobilité afin d'embarquer dans le train et le poids combiné de la personne et de l'aide à la mobilité dépasse la capacité de la plateforme élévatrice ou de la rampe.

Refus de transport d'aide à la mobilité — traversier

42 Le transporteur maritime peut refuser de transporter l'aide à la mobilité d'une personne si, selon le cas :

- a) le poids ou la taille de l'aide à la mobilité dépasse la capacité du pont de liaison ou de la rampe;
- b) la personne doit demeurer dans son aide à la mobilité afin de monter à bord du traversier et le poids combiné de la personne et de l'aide à la mobilité dépasse la capacité du point de liaison ou de la rampe.

Refus de transport d'aide à la mobilité — autobus

43 Le transporteur par autobus peut refuser de transporter l'aide à la mobilité si, selon le cas :

- a) la porte ou la taille de la soute à bagages de l'autobus n'en permet pas le transport;
- b) le poids ou la taille de l'aide à la mobilité dépasse la capacité de la soute à bagages ou de la plateforme élévatrice, de la rampe ou du point de liaison;
- c) la personne doit demeurer dans l'aide à la mobilité afin de monter à bord de l'autobus et le poids combiné de la personne et de l'aide à la mobilité dépasse la capacité de la plateforme élévatrice, de la rampe ou du point de liaison.

Explication du refus et options de voyage

44 Le transporteur qui refuse de transporter l'aide à la mobilité d'une personne handicapée doit :

- a) d'une part, lui fournir, au moment de son refus, les motifs de cette décision et lui faire parvenir un avis écrit énonçant les motifs du refus dans les dix jours suivant la date du refus;
- b) d'autre part, l'aviser des options de voyage possibles avec le même transporteur vers la même destination et lui offrir de réserver le voyage de remplacement au moindre des prix des deux voyages.

Dispositifs d'assistance de petites dimensions

45 Le transporteur permet à la personne handicapée qui a besoin d'un dispositif d'assistance de petites dimensions pendant le voyage, notamment une canne, des béquilles, un appareil de communication, un appareil de positionnement orthopédique ou un concentrateur d'oxygène, de l'amener à bord et de le garder avec elle.

Transport of Support Persons

Duty to transport

46 (1) A carrier must, on the request of a person with a disability who needs the assistance of a support person, as determined in accordance with subsection (2), accept the support person for transport.

Criteria

(2) A person with a disability needs the assistance of a support person if the person needs, because of the nature of their disability, after departure and before arrival, assistance

- (a)** with meals, taking medication or using the washroom;
- (b)** with transferring to and from a passenger seat;
- (c)** with orientation or communication; or
- (d)** in the event of an emergency.

Adjacent passenger seat

(3) If a person with a disability needs the assistance of any support person, as determined in accordance with subsection (2), the carrier must provide a passenger seat for the support person that is adjacent to the passenger seat of the person with a disability.

Transport of Service Dogs

Duty to transport

47 (1) A carrier must, on the request of a person with a disability who needs to travel with a service dog, accept the service dog for transport and permit the animal to accompany the person on board, subject to subsection (2).

Conditions

(2) A carrier may require a person who requests to travel with a service dog to control the dog with a leash, tether or harness during travel and to provide

- (a)** a written or verbal declaration attesting that the service dog has been individually trained to perform a task to assist the person with a disability with a need that is related to their disability; and
- (b)** an identification card or other document that is issued by an organization or person specializing in service dog training and that identifies the person with a disability and attests that the service dog has been individually trained to perform a task to assist the person with a need that is related to their disability.

Transport de la personne de soutien

Obligation de transporter

46 (1) Le transporteur doit accepter, à la demande de la personne handicapée qui a besoin de l'assistance d'une personne de soutien, en conformité avec le paragraphe (2), de transporter la personne de soutien.

Exigences

(2) La personne handicapée a besoin de l'assistance d'une personne de soutien si, en raison de la nature de son handicap, elle a besoin, après le départ et avant l'arrivée, d'assistance pour faire ce qui suit :

- a)** manger, prendre des médicaments ou utiliser la salle de toilette;
- b)** se déplacer vers son siège passager ou le quitter;
- c)** s'orienter ou communiquer;
- d)** réagir en cas d'urgence.

Siège passager adjacent

(3) Le transporteur fournit à la personne de soutien un siège passager adjacent à celui de la personne handicapée qui a besoin de l'assistance d'une personne de soutien, en conformité avec le paragraphe (2).

Transport du chien d'assistance

Obligation de transporter

47 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le transporteur doit accepter, à la demande de la personne handicapée qui a besoin de voyager avec un chien d'assistance, de transporter le chien d'assistance à bord.

Conditions

(2) Le transporteur peut exiger de la personne qui voyage avec un chien d'assistance de le contrôler avec une laisse, une attache ou un harnais et de fournir ce qui suit :

- a)** une déclaration verbale ou écrite qui atteste que le chien d'assistance a reçu une formation individualisée à la tâche pour offrir à la personne handicapée une assistance liée à son handicap;
- b)** une carte d'identité ou un autre document, délivré par un organisme ou une personne spécialisé en formation de chien d'assistance, qui identifie la personne handicapée et atteste que le chien d'assistance a reçu une formation individualisée à la tâche pour offrir à la personne handicapée une assistance liée à son handicap.

Electronic copy

(3) The condition in paragraph (2)(b) is met if the person has provided the card or other document mentioned in that paragraph to the carrier for the purpose of a previous request for a service and the carrier has retained an electronic copy of it.

Additional floor space for service dog

(4) If, because of the size of the service dog, the passenger seat of the person with a disability does not provide sufficient floor space for the service dog to lie down at the person's feet in a manner that ensures the safety and well-being of the dog and the person, the carrier must provide any passenger seat that is needed to provide sufficient seating space for the service dog and that is adjacent to the passenger seat of the person with a disability.

Additional Passenger Seats**Duty to provide additional seating space**

48 On the request of a person with a disability who needs seating space that exceeds that which is offered by one passenger seat because of the nature of their disability, the carrier must provide any passenger seat that is needed by the person and that is adjacent to their passenger seat.

Allergy Buffer Zone**Duty to establish buffer zone**

49 (1) On the request of a person who is disabled due to a severe allergy, a carrier must ensure that a buffer zone is established around the passenger seat of the person to assist them in avoiding the risk of exposure to the allergen.

Buffer zone

(2) For the purposes of subsection (1), establishing a buffer zone around the passenger seat of a person who is disabled due to a severe allergy means taking the following measures:

- (a)** providing the person with a passenger seat that is not located in the same bank of seats as the source of the allergen; and
- (b)** notifying the passengers who are sitting in the same bank of seats as the person that a passenger with a severe allergy is present and identifying the allergen.

Communication of Information**Reservations – information about services**

50 (1) If a person with a disability identifies the nature of their disability when making a reservation with a carrier, the carrier must ensure that personnel engage in a

Copie électronique

(3) La condition de l'alinéa (2)b) est remplie si la personne a déjà fourni la carte ou l'autre document visé à cet alinéa au transporteur dans le cadre d'une demande de service précédente et si le transporteur en a conservé la copie électronique.

Espace supplémentaire au plancher pour le chien d'assistance

(4) Le transporteur fournit à la personne handicapée un siège passager adjacent à son siège pour que le chien d'assistance puisse s'étendre aux pieds de la personne de manière à assurer la sécurité et le bien-être de la personne et du chien dans le cas où le siège passager de la personne n'offre pas assez d'espace au plancher en raison de la taille du chien.

Siège passager supplémentaire**Obligation de fournir de l'espace supplémentaire**

48 Le transporteur doit fournir à la personne handicapée, à la demande de celle-ci, un siège passager adjacent à son siège lorsque la personne a besoin de plus d'espace que l'espace d'un siège passager en raison de la nature de son handicap.

Zone tampon – allergies**Obligation d'établir une zone tampon**

49 (1) À la demande de la personne qui a un handicap en raison d'une allergie grave, le transporteur veille à ce qu'une zone tampon soit établie autour de son siège passager afin d'éviter le risque d'exposition à l'allergène.

Zone tampon

(2) Pour l'application du paragraphe (1), l'établissement de la zone tampon autour du siège passager de la personne qui a un handicap en raison d'une allergie grave se dit de ce qui suit :

- a)** lui attribuer un siège passager qui se trouve dans une rangée de sièges différente de la source de l'allergène;
- b)** aviser les passagers qui ont un siège passager dans la même rangée de sièges que la personne de la présence d'une personne avec une allergie grave et indiquer l'allergène.

Communication de renseignements**Réservation – renseignements sur les services**

50 (1) Dans le cas où la personne handicapée a indiqué au transporteur, au moment où elle a effectué sa réservation, la nature de son handicap, le transporteur veille à ce

dialogue with the person for the purpose of identifying their needs in relation to their disability and the services offered by the carrier in relation to those needs.

Reservations – bus

(2) If a person with a disability identifies the nature of their disability when making a reservation with a bus carrier, the bus carrier must ensure that personnel

(a) provide information about any stops and transfer points; and

(b) advise the person in advance if the route does not stop at a rest stop with a washroom that accommodates a person using a mobility aid and any support person.

Maximum weight and dimensions of mobility aids

51 A carrier must publish, including by publishing on its Internet site, information about the maximum weight and dimensions of mobility aids that are capable of being carried for each make and model of its aircraft, trains, ferries or buses, as the case may be.

On-board public announcements

52 A carrier must, on request by a person with a disability, ensure that any public announcement that is made on board is made, in an audio format or in a visual format.

Procedures Applicable to Requests for Services

Written confirmation of services

53 If a carrier is required by this Part to provide a service to a person with a disability, the carrier must, without delay, indicate in the record of a person's travel reservation the services that the carrier will provide to the person and include a written confirmation of the services in the itinerary that is issued to the person and, if a service is confirmed only after the issuance of the itinerary, the carrier must, without delay, provide a written confirmation of the service.

Electronic copies to be retained on request

54 If, on the request of a carrier, a person with a disability provides the carrier with information, including personal health information, in relation to a request for a service referred to in this Part, the carrier must offer to retain an electronic copy of that information for a period of at least three years for the purpose of permitting the carrier to use that information if the person makes another request for a service.

que le personnel établisse un dialogue avec la personne afin de déterminer les besoins liés à son handicap et les services offerts par le transporteur pour y répondre.

Réservation – autobus

(2) Si la personne a signalé la nature de son handicap lors de la réservation auprès d'un transporteur par autobus, ce transporteur veille à ce que le personnel, à la fois :

a) fournisse de l'information sur les arrêts et les points de transfert;

b) informe en avance la personne d'un itinéraire qui ne comprend pas d'arrêt à une halte avec une salle de toilette accessible à une personne utilisant une aide à la mobilité et à sa personne de soutien.

Poids maximal et dimensions des aides à la mobilité

51 Tout transporteur publie, notamment sur son site Internet, le poids et les dimensions maximums des aides à la mobilité que chaque marque et modèle d'aéronef, de train, de traversier ou d'autobus est en mesure de transporter.

Annonces publiques à bord

52 Le transporteur veille à ce que les annonces publiques faites à bord soient, à la demande de la personne handicapée, communiquées en format audio ou visuel.

Procédures applicables aux demandes de services

Confirmation écrite des services

53 Le transporteur qui est tenu de fournir un service à une personne handicapée aux termes de la présente partie indique, sans délai, dans le dossier de réservation de la personne les services qu'il lui fournira et inclut une confirmation écrite de ces services dans l'itinéraire délivré à la personne et, si le service est seulement confirmé après la délivrance de l'itinéraire, fournit une confirmation écrite du service sans délai.

Copie électronique à conserver sur demande

54 Lorsque, à la demande du transporteur, la personne handicapée lui fournit des renseignements, notamment des renseignements personnels sur la santé, dans le cadre d'une demande de service visé par la présente partie, ce transporteur offre de conserver la copie électronique de ces renseignements pour une période minimale de trois ans afin que le transporteur puisse utiliser à nouveau ces renseignements si la personne fait une nouvelle demande de service.

Assignment of Passenger Seats and Cabins

Most accessible seats or cabins

55 A carrier must

(a) before assigning a passenger seat or cabin to a person with a disability, inform the person of the passenger seats or cabins that are available in the class of service that the person has requested and which have equipment and facilities that offer the most accessibility for that person, such as access to a wheelchair-accessible washroom or a passenger seat that has additional leg room, a larger seat pitch or moveable armrests; and

(b) in assigning a passenger seat or cabin to a person with a disability, take into account the person's opinion with respect to which seats or cabins would be the most accessible to that person.

Refusal of Transportation

Prohibition

56 (1) It is prohibited for a carrier to refuse to transport a person with a disability on the grounds of safety unless the transportation of the person would impose an undue hardship on the carrier.

Notice of refusal

(2) If a carrier refuses to transport a person with a disability, the carrier must, at the time of the refusal, notify the person of the carrier's reasons for the refusal and, no later than 10 days after the day of the refusal, provide the person with a written notice setting out the reasons for the refusal, including the following:

(a) the evidence of undue hardship, such as an engineering report, a medical report or an expert opinion that demonstrates that the risk to safety is significant enough that it would be unreasonable to waive or modify a safety requirement;

(b) any relevant safety rule, policy or procedure or regulation; and

(c) the duration of the refusal and the conditions, if any, in which the carrier would accept the transportation of the person.

Damaged, Destroyed or Lost Mobility Aids

Carrier's obligations

57 (1) If the mobility aid of a person with a disability is not retained in the person's custody and it is damaged, destroyed or lost during transport or it is not available to

Attribution de sièges et cabines

Siège ou cabine offrant le meilleur accès

55 Le transporteur veille à ce que, à la fois :

a) avant de lui attribuer un siège passager ou une cabine, la personne handicapée soit informée de ce qui est disponible dans la classe de service qu'elle a demandée et de tout équipement ou installation qui lui offre le meilleur accès, par exemple une salle de toilette accessible en fauteuil roulant ou un siège passager qui offre plus d'espace pour les jambes, un plus grand espace longitudinal et des accoudoirs amovibles;

b) l'attribution d'un siège passager ou d'une cabine à la personne handicapée tienne compte de son opinion en ce qui concerne le siège passager ou la cabine qui lui offre le meilleur accès.

Refus de transporter

Interdiction

56 (1) Il est interdit de refuser de transporter une personne handicapée pour des motifs de sécurité, sauf dans le cas où le transport de cette personne constituerait une contrainte excessive pour le transporteur.

Avis de refus

(2) Le transporteur qui refuse de transporter une personne handicapée lui fournit, au moment du refus, les motifs de cette décision et lui fait parvenir un avis écrit énonçant les motifs du refus dans les dix jours suivant la date du refus, qui comprend notamment ce qui suit :

a) les éléments de preuve à l'appui d'une contrainte excessive, par exemple des rapports techniques, des rapports médicaux ou des avis d'experts qui démontrent que le risque pour la sécurité est suffisamment important pour qu'il soit déraisonnable de passer outre aux exigences de sécurité ou de les modifier;

b) toute règle, politique ou procédure ou tout règlement en matière de sécurité pertinent;

c) la période pendant laquelle s'applique le refus et les conditions, le cas échéant, auxquelles le transporteur accepterait de transporter la personne.

Aide endommagée, détruite ou perdue

Obligations du transporteur

57 (1) Lorsque la personne handicapée ne garde pas son aide à la mobilité avec elle pendant le transport et que l'aide est endommagée, détruite ou perdue pendant le

the person at the time of their arrival at their final destination, the carrier must, without delay and at the carrier's own expense,

(a) at the time of the person's arrival at their final destination, provide them with a temporary replacement mobility aid that meets their needs in relation to their mobility and that they are permitted to use until their mobility aid is returned to them or is repaired or replaced or until they are reimbursed by the carrier for the loss of the mobility aid;

(b) reimburse the person for any expenses they have incurred because the mobility aid was damaged, destroyed or lost during transport or because it was not available to them at the time of their arrival at their final destination;

(c) in the case of a damaged mobility aid, arrange for the repair of the mobility aid and promptly return it to the person or, in the case of a damaged mobility aid that cannot be adequately repaired,

(i) replace the damaged mobility aid with the same model of mobility aid or, if the same model is not available, a model that has the equivalent features and qualities as the damaged mobility aid and that meets the person's needs in relation to their mobility, or

(ii) reimburse the person for the full replacement cost of the mobility aid; and

(d) in the case of a destroyed mobility aid or a mobility aid that is not available to the person at the time of their arrival at their final destination and that is not located and returned to them within, in the case of an air carrier, 96 hours after that arrival or, in the case of a train, ferry or bus carrier, 72 hours after that arrival,

(i) replace the destroyed or lost mobility aid with the same model of mobility aid or, if the same model is not available, a model that has equivalent features and qualities as the destroyed or lost mobility aid and that meets the person's needs in relation to their mobility, or

(ii) reimburse the person for the full replacement cost of the mobility aid.

Exception — paragraph (1)(b)

(2) Paragraph (1)(b) does not apply to an air carrier if the mobility aid is carried on an international service.

Air transportation — special declaration of interest for mobility aids

58 (1) If a person with a disability who uses a mobility aid makes a reservation with an air carrier for transportation on an international service, the air carrier must advise

transport ou que le transporteur ne peut la mettre à la disposition de la personne à son arrivée à sa destination finale, le transporteur doit, à la fois, sans délai et à ses frais :

a) à l'arrivée de la personne à sa destination finale, lui fournir une aide de remplacement temporaire qui répond aux besoins de la personne liés à sa mobilité et lui permettre de l'utiliser jusqu'à ce que son aide lui soit retournée, soit réparée ou remplacée ou, jusqu'à ce que la personne soit remboursée par le transporteur pour la perte de l'aide;

b) rembourser à la personne toute dépense qu'elle a engagée parce que son aide à la mobilité a été endommagée, détruite ou perdue pendant le transport ou n'est pas disponible pour elle à son arrivée à sa destination finale;

c) dans le cas où l'aide à la mobilité est endommagée, organiser la réparation de l'aide à la mobilité et la rendre promptement à la personne ou si l'aide à la mobilité ne peut pas être réparée adéquatement :

(i) soit la remplacer par une aide du même modèle ou, si une aide du même modèle n'est pas disponible, une aide d'un modèle ayant des caractéristiques et des qualités équivalentes et qui répond aux besoins de la personne liés à sa mobilité,

(ii) soit lui rembourser un montant égal à la valeur de remplacement totale de l'aide à la mobilité;

d) dans le cas où l'aide à la mobilité est détruite ou si elle n'est pas disponible pour la personne à son arrivée à sa destination finale et n'est pas rendue à la personne dans le cas du transporteur aérien dans les 96 heures après l'heure d'arrivée prévue ou dans le cas du transporteur ferroviaire, maritime ou par autobus dans les 72 heures après l'heure d'arrivée prévue :

(i) soit la remplacer par une aide du même modèle ou, si une aide du même modèle n'est pas disponible, une aide d'un modèle ayant des caractéristiques et des qualités équivalentes et qui répond aux besoins de la personne liés à sa mobilité,

(ii) soit lui rembourser un montant égal à la valeur de remplacement totale de l'aide à la mobilité.

Exception — alinéa (1)b)

(2) L'alinéa (1)b) ne s'applique pas au transporteur aérien à l'égard d'un service international qu'il offre.

Transport aérien — déclaration d'intérêt spéciale pour les aides à la mobilité

58 (1) Dans le cas où la personne handicapée qui voyage avec une aide à la mobilité effectue une réservation avec un transporteur aérien relativement à un service

the person of the option to make a special declaration of interest under Article 22(2) of the *Montreal Convention* that sets out the monetary value of the mobility aid and a description of its identifying features.

Period for making special declaration

(2) The air carrier must permit the person with a disability to make the special declaration of interest at any time before the mobility aid is removed by the carrier for storage in the aircraft.

Notice on Internet site

(3) An air carrier that provides an international service must publish, including by publishing on its Internet site, a notice for persons with disabilities who use mobility aids that informs them of the option to make a special declaration of interest under Article 22(2) of the *Montreal Convention*.

Meaning of Montreal Convention

(4) In subsections (1) and (3), *Montreal Convention* means the *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*, signed on May 28, 1999, in Montréal, Quebec, Canada.

PART 3

Requirements Applicable to Carriers — Technical

Application of this Part

Air, rail, ferry and bus carriers

59 (1) Unless otherwise specified, this Part applies to

(a) every large air carrier that is Canadian, holds a domestic licence and provides a domestic service or an international service for the transportation of passengers;

(b) every rail carrier that provides a rail service for the transportation of passengers

(i) between three or more provinces, or

(ii) between three or more provinces and from a point of origin in Canada to a point of destination in a foreign country;

(c) every ferry carrier that provides a ferry service for the transportation of passengers between two or more provinces or from a point of origin in Canada to a point of destination in a foreign country if

(i) the service is provided by means of a ferry of 1 000 gross tonnes or more, and

international, ce transporteur avise la personne de la possibilité de faire une déclaration d'intérêt spéciale en vertu du paragraphe 22(2) de la *Convention de Montréal* qui établit la valeur pécuniaire de l'aide à la mobilité et décrit ses particularités.

Période pour faire la déclaration d'intérêt spéciale

(2) Le transporteur aérien permet à une personne handicapée de faire une déclaration d'intérêt spéciale en tout temps avant de confier l'aide à la mobilité au transporteur pour le rangement dans la soute à bagages de l'aéronef.

Avis sur le site Internet

(3) Le transporteur aérien qui exploite un service international publié, notamment sur son site Internet, un avis, à l'intention des personnes handicapées qui utilisent une aide à la mobilité, qui les informe de la possibilité de faire une déclaration d'intérêt spéciale visée au paragraphe 22(2) de la *Convention de Montréal*.

Sens de Convention de Montréal

(4) Aux paragraphes (1) et (3), la *Convention de Montréal* se dit de la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, signée le 28 mai 1999 à Montréal (Québec), Canada.

PARTIE 3

Exigences applicables aux transporteurs — techniques

Application de la présente partie

Transporteurs aérien, ferroviaire, maritime et par autobus

59 (1) Sauf indication contraire, la présente partie s'applique à :

a) tout gros transporteur aérien canadien titulaire d'une licence intérieure qui offre un service intérieur ou un service international de transport de passagers;

b) tout transporteur ferroviaire qui offre un service de transport de passagers, selon le cas :

(i) entre trois provinces ou plus,

(ii) entre trois provinces ou plus et entre un point d'origine au Canada et un point de destination dans un pays étranger;

c) tout transporteur maritime qui offre un service de transport de passagers entre deux provinces ou plus ou entre un point d'origine au Canada et un point de destination dans un pays étranger, si, à la fois :

(i) le service est offert par un traversier de 1 000 tonnes brutes ou plus;

(ii) the carrier offers on-board services to passengers; and

(d) every bus carrier that provides a bus service for the transportation of passengers between two or more provinces and from a point of origin in Canada to a point of destination in a foreign country.

Meaning of *Canadian* and *large air carrier*

(2) The following definitions apply in paragraph (1)(a).

Canadian has the same meaning as in subsection 55(1) of the Act. (*Canadien*)

large air carrier means

(a) an air carrier that transported one million passengers or more during each of the two preceding calendar years; or

(b) an air carrier that is, under a commercial agreement with a carrier referred to in paragraph (a), operating a flight or carrying passengers on behalf of that carrier. (*gros transporteur aérien*)

Non-application — certain aircraft

60 (1) This Part does not apply to an air carrier in respect of any aircraft that

(a) has a certificated maximum carrying capacity of not more than 29 passengers; or

(b) was manufactured before May 13, 2009.

Non-application of sections 101 and 102 — certain aircraft

(2) Sections 101 and 102 do not apply to an air carrier in respect of any aircraft that has only one aisle.

Non-application — certain buses

61 This Part does not apply to a bus carrier in respect of any bus that has a maximum carrying capacity of not more than 39 passengers.

Application to pre-existing aircraft, trains, ferries or buses

62 (1) Subject to subsections (2) and (3), the provisions of this Part, except sections 75 to 78, 94, 95, 110 and 127, do not apply in respect of a pre-existing aircraft, train, ferry or bus.

Clarification — portable equipment

(2) Sections 65 to 68 and 74 apply with respect to any step box, bridge plate, stairs, lift or ramp that are portable and not integrated with the pre-existing aircraft, train, ferry or bus, as the case may be.

(ii) le transporteur offre aux passagers des services à bord;

(d) tout transporteur par autobus qui offre un service de transport de passagers entre deux provinces ou plus et entre un point d'origine au Canada et un point de destination dans un pays étranger.

Sens de *Canadien* et *gros transporteur aérien*

(2) Les définitions qui suivent s'appliquent à l'alinéa (1)a).

Canadien s'entend au sens du paragraphe 55(1) de la Loi. (*Canadien*)

gros transporteur aérien se dit du transporteur qui, selon le cas :

a) a transporté un million de passagers ou plus au cours de chacune des deux années civiles précédentes;

b) qui exploite un aéronef ou transporte des passagers pour le compte d'un transporteur visé à l'alinéa a) en vertu d'une entente commerciale. (*large air carrier*)

Non-application — certains aéronefs

60 (1) La présente partie ne s'applique pas au transporteur aérien à l'égard de l'aéronef qui :

a) a une capacité maximale certifiée d'au plus 29 passagers;

b) a été construit avant le 13 mai 2009.

Non-application des articles 101 et 102 — certains aéronefs

(2) Les articles 101 et 102 ne s'appliquent pas à un transporteur aérien à l'égard d'un aéronef qui a seulement une allée.

Non-application — certains autobus

61 La présente partie ne s'applique pas au transporteur par autobus à l'égard de l'autobus qui a une capacité maximale d'au plus 39 passagers.

Application — aéronef, train, traversier ou autobus préexistant

62 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), la présente partie ne s'applique pas à l'aéronef, au train, au traversier ou à l'autobus préexistant, à l'exception des articles 75 à 78, 94, 95, 110 et 127.

Précision — équipement mobile

(2) Les articles 65 à 68 et 74 s'appliquent à tout marche-pied, pont de liaison et escalier et toute plateforme élévatrice et rampe qui est mobile et non-intégré à l'aéronef, au train, au traversier ou à l'autobus préexistant, selon le cas.

Modifications

(3) If a carrier makes a modification — other than a modification to a mechanical, electrical or plumbing system or a modification carried out for an aesthetic purpose or for maintenance or repair — to any amenity or equipment that is used in a pre-existing aircraft, train, ferry or bus, the carrier must ensure that the modified amenity or equipment meets the requirements of this Part, except in the following circumstances:

- (a)** compliance with a requirement is impossible because of the unalterable dimensions of the aircraft, train, ferry or bus or of the amenity or equipment;
- (b)** compliance with a requirement would have a material impact on the structural integrity or safe operation of the aircraft, train, ferry or bus, or of the amenity or equipment; or
- (c)** compliance with a requirement would fundamentally alter the principal purpose of the amenity or equipment.

Meaning of pre-existing aircraft, trains, ferries and buses

(4) In subsections (1) to (3), a **pre-existing aircraft, train, ferry or bus** means an aircraft, train, ferry or bus that was

- (a)** purchased or leased by the carrier before the day on which this section comes into force; or
- (b)** purchased or leased by the carrier on or after the day on which this section comes into force, if the carrier has submitted the invitation for bids in respect of that aircraft, train, ferry or bus before that day.

Non-application — temporary leases

63 This Part does not apply in respect of an aircraft, train, ferry or bus that is leased by a carrier on a short-term basis in order to respond to an emergency or to replace an aircraft, train, ferry or bus that requires repairs due to an unforeseen mechanical failure.

Compliance

Duty of carrier

64 A carrier must ensure that any aircraft, train, ferry or bus that it owns, operates or leases and any related facilities, including any amenities and equipment used in them, meet the requirements set out in sections 65 to 132.

Modification

(3) Lorsque le transporteur apporte une modification — autre qu'une modification au système mécanique ou électrique ou à la plomberie, une modification d'ordre esthétique ou d'entretien ou une réparation — aux commodités ou à l'équipement qui se trouvent dans l'aéronef, le train, le traversier ou l'autobus préexistant, le transporteur veille à ce que les commodités ou l'équipement modifiés respectent les exigences de la présente partie, sauf dans les circonstances suivantes :

- a)** il est impossible de s'y conformer en raison de l'inaltérabilité des dimensions de l'aéronef, du train, du traversier ou de l'autobus ou des commodités ou de l'équipement;
- b)** s'y conformer aurait une incidence sur l'intégrité structurale ou le fonctionnement sécuritaire de l'aéronef, du train, du traversier ou de l'autobus ou des commodités ou de l'équipement;
- c)** s'y conformer modifierait fondamentalement le but principal des commodités ou de l'équipement.

Sens d'aéronef, train, traversier et autobus préexistant

(4) Aux paragraphes (1) à (3), **aéronef, train, traversier et autobus préexistant** se dit de l'aéronef, du train, du traversier ou de l'autobus qui, selon le cas :

- a)** a été acheté ou loué par le transporteur avant la date d'entrée en vigueur du présent article;
- b)** a été acheté ou loué par le transporteur à la date d'entrée en vigueur du présent article ou après cette date, si le transporteur a présenté un avis d'appel d'offres à l'égard de cet aéronef, ce train, ce traversier ou cet autobus avant cette date.

Non-application de la présente partie — location à court terme

63 La présente partie ne s'applique pas à l'égard de l'aéronef, du train, du traversier ou de l'autobus loué à court terme par le transporteur en réponse à une urgence ou en remplacement d'un aéronef, d'un train, d'un traversier ou d'un autobus qui nécessite des réparations en raison d'une défaillance mécanique imprévue.

Respect

Obligation du transporteur

64 Le transporteur veille à ce que les exigences des articles 65 à 132 soient respectées à l'égard d'un aéronef, train, d'un traversier ou d'un autobus, dont il est le propriétaire, qu'il exploite ou loue, et des installations connexes — y compris les commodités et l'équipement qui s'y trouvent.

Step Boxes — Trains, Ferries and Buses

Standards

65 A step box that is used to assist a person with a disability to board or disembark from a train, ferry or bus must

- (a) be sturdy;
- (b) have a tread surface that is firm and slip-resistant;
- (c) not create glare; and
- (d) have a top outer edge that is marked by a contrasting colour strip that runs the full width of the box.

Trains, ferries and buses

66 A train, ferry or bus must be equipped with a step box if any stairs that are used by passengers to board or disembark have a first or last step that has a riser height that is greater than the riser height of the other steps.

Lifts, Ramps and Bridge Plates — Aircraft, Trains, Ferries and Buses

Lift — standards

67 A lift that is used to assist a person with a disability to board or disembark from an aircraft, a train or a bus must

- (a) have handrails on both sides of the lift and a slip-resistant surface; and
- (b) be capable of supporting the combined weight of a person and their mobility aid to a maximum weight of, in the case of an aircraft or a train, 363 kg and, in the case of a bus, 272 kg.

Ramp, gangway or bridge plate — standards

68 A ramp, gangway or bridge plate that is used to assist a person with a disability to board or disembark from an aircraft, train, ferry or bus must

- (a) have a contrasting colour strip that runs the full width of its bottom edge;
- (b) have raised edges to prevent a mobility aid from rolling off the edge of the ramp;
- (c) have a slip-resistant surface; and

Marchepied — train, traversier et autobus

Exigences

65 Le marchepied utilisé pour aider la personne handicapée à embarquer dans un train, un traversier ou un autobus ou en débarquer respecte les exigences suivantes :

- a) il est solidement construit;
- b) il a une surface ferme et antidérapante;
- c) il est absent d'éblouissement;
- d) il a une bande de couleur contrastante qui est apposée sur son bord supérieur sur toute sa largeur.

Train, traversier et autobus

66 Le train, le traversier ou l'autobus est équipé d'un marchepied si la hauteur de la contremarche de la première ou de la dernière marche de l'escalier utilisé par les passagers pour embarquer dans le train, le traversier ou l'autobus ou en débarquer est plus élevée que la hauteur de la contremarche des autres marches.

Plateforme élévatrice, rampe et pont de liaison — aéronef, train, traversier et autobus

Plateforme élévatrice — exigences

67 La plateforme élévatrice utilisée pour embarquer une personne handicapée dans un aéronef, un train ou un autobus, ou l'en débarquer, respecte les exigences suivantes :

- a) elle est équipée de mains courantes des deux côtés de la plateforme et d'une surface antidérapante;
- b) elle peut supporter le poids combiné de la personne et de son aide à la mobilité d'au plus 363 kg dans le cas d'un aéronef ou d'un train, et d'au plus 272 kg dans le cas d'un autobus.

Rampe, passerelle d'embarquement et pont de liaison — exigences

68 La rampe, la passerelle d'embarquement ou le pont de liaison utilisé pour embarquer une personne handicapée dans un aéronef, un train, un traversier ou un autobus, ou l'en débarquer, respecte les exigences suivantes :

- a) il a une bande de couleur contrastante qui est apposée sur son bord supérieur et sur toute sa largeur;
- b) il a des bords relevés pour éviter qu'une aide à la mobilité n'en tombe;
- c) il a une surface antidérapante;

(d) be capable of supporting the combined weight of a person and their mobility aid to a maximum weight of, in the case of an aircraft, train or ferry, 363 kg and, in the case of a bus, 272 kg.

Trains — terminals

69 If a rail terminal does not permit level boarding to a train and there is no lift or ramp available at the rail terminal, the train must be equipped with a lift or ramp.

Trains — other stops

70 If a train makes a stop at any place that is not at a terminal and where passengers are permitted to board and disembark, the train must be equipped with a lift or ramp.

Ferries

71 If a ferry terminal does not permit level boarding to a ferry, the ferry must have a vehicle deck that can be used by passengers to board or disembark or the ferry must be equipped with a ramp or gangway.

Buses — terminals

72 If a bus terminal does not permit level boarding to a bus and there is no lift or ramp available at the bus terminal, the bus must be equipped with a lift, ramp or bridge plate.

Buses — other stops

73 If a bus makes a stop at any place that is not at a terminal and where passengers are permitted to board and disembark, the bus must be equipped with a lift, ramp or bridge plate.

Stairs — Aircraft, Trains, Ferries and Buses

Standards

74 (1) Stairs that are used to board or disembark from an aircraft, train, ferry or bus, and any interior stairs on an aircraft, train, ferry or bus, must

(a) meet the standards set out in clauses 5.4.1 and 5.4.2 of CSA B651-12;

(b) have handrails

(i) on both sides of the stairs,

(ii) located at a uniform height that is between 860 mm and 920 mm, measured vertically from the leading edge of the tread, and

d) il peut supporter le poids combiné de la personne et de son aide à la mobilité d'au plus 363 kg dans le cas d'un aéronef, d'un train ou d'un traversier, et d'au plus 272 kg dans le cas d'un autobus.

Train — gare

69 Si la gare ferroviaire ne permet pas l'embarquement à niveau dans le train et s'il n'y a pas de plateforme élévatrice ou de rampe disponible à cette gare, le train doit être équipé d'une plateforme élévatrice ou d'une rampe.

Train — autre arrêt

70 Si un train s'arrête à un endroit, ailleurs qu'à une gare, et où il est permis aux passagers d'embarquer dans un train et d'en débarquer, le train doit être équipé d'une plateforme élévatrice ou d'une rampe.

Traversier

71 Si la gare de traversiers ne permet pas l'embarquement à niveau dans le traversier, le traversier doit avoir un pont pour véhicules que les passagers peuvent utiliser pour embarquer ou débarquer ou le traversier doit être équipé d'une rampe ou d'une passerelle d'embarquement.

Autobus — gare

72 Si la gare routière ne permet pas l'embarquement à niveau dans l'autobus et s'il n'y a pas de plateforme élévatrice ou de rampe disponible à cette gare, l'autobus doit être équipé d'une plateforme élévatrice, d'une rampe ou d'un pont de liaison.

Autobus — autre arrêt

73 Si un autobus s'arrête à un endroit, ailleurs qu'à une gare, et où il est permis aux passagers d'embarquer dans l'autobus et d'en débarquer, l'autobus doit être équipé d'une plateforme élévatrice, d'une rampe ou d'un pont de liaison.

Escalier — aéronef, train, traversier et autobus

Exigences

74 (1) L'escalier utilisé pour embarquer dans un aéronef, un train, un traversier ou un autobus et en débarquer et l'escalier intérieur d'un aéronef, d'un train, d'un traversier ou d'un autobus respectent les exigences suivantes :

a) ils sont conformes aux articles 5.4.1 et 5.4.2 de la norme B651-F12 de la CSA;

b) ils sont équipés de mains courantes qui :

(i) sont situées des deux côtés de l'escalier,

(ii) sont à une hauteur uniforme entre 860 mm et 920 mm, mesurée à la verticale à partir du bord avant de la marche,

(iii) that meet the standards set out in clause 5.3.1 of CSA B651-12;

(c) have tactile attention indicator surfaces that

(i) meet the standards set out in clauses 4.3.5.2(b) to (d) and 4.3.5.3.1 of CSA B651-12,

(ii) are located at the top of the stairs, and

(iii) in the case of trains, ferries and buses, commence one tread length before the stairs, extend the full width of the stairs and measure between 600 mm and 650 mm in length; and

(d) in the case of stairs that are used to board or disembark from a bus, be equipped with lighting that accentuates the steps and handrails.

Temporary two-year rule

(2) For a period of two years beginning on the day on which this section comes into force, subsection (1) does not apply in respect of stairs that are portable and not integrated with the aircraft, train, ferry or bus.

On-board Wheelchairs — Aircraft, Trains and Ferries

Standards

75 An on-board wheelchair that is made available on an aircraft, train or ferry must

(a) have foot rests, moveable armrests, an occupant restraint device and wheel locks;

(b) have a backrest height that permits the person using the wheelchair to be safely and easily transferred to and from a passenger seat; and

(c) have a seat width that permits the wheelchair to be safely and easily manoeuvred on board the aircraft, train or ferry.

Aircraft

76 An aircraft must have available at least one on-board wheelchair if the aircraft has a wheelchair-accessible washroom.

Trains

77 A train must have available on-board wheelchairs in a number that is equal to at least half of the sum of the

(iii) sont conformes à l'article 5.3.1 de la norme B651-F12 de la CSA;

c) ils sont équipés d'indicateurs tactiles d'avertissement qui :

(i) sont conformes aux alinéas 4.3.5.2b) à d) de la norme B651-F12 de la CSA et à l'article 4.3.5.3.1 de la norme B651-F12 de la CSA,

(ii) sont apposés au haut de l'escalier,

(iii) dans le cas d'un train, d'un traversier et d'un autobus, commencent une longueur de marche avant les escaliers, sont situés sur toute la largeur de l'escalier et mesurent de 600 mm à 650 mm de longueur;

d) dans le cas de l'escalier utilisé pour embarquer dans un autobus ou en débarquer, il est équipé d'un éclairage qui accentue les marches et les mains courantes.

Règle temporaire — deux ans

(2) Pour une période de deux ans à partir de la date d'entrée en vigueur du présent article, le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard de l'escalier mobile et non-intégré à l'aéronef, au train, au traversier ou à l'autobus.

Fauteuil roulant de bord — aéronef, train et traversier

Exigences

75 Le fauteuil roulant de bord disponible dans un aéronef, un train ou un traversier respecte les exigences suivantes :

a) il est équipé de repose-pieds, d'accoudoirs amovibles, d'un système de retenue pour l'occupant et d'un dispositif de blocage des roues;

b) il est équipé d'un dossier d'une hauteur permettant à la personne en fauteuil roulant d'être transférée, facilement et en toute sécurité, du fauteuil vers un siège passager et l'inverse;

c) il est équipé d'un siège d'une largeur telle que le fauteuil roulant peut être manoeuvré, facilement et en toute sécurité, à bord de l'aéronef, du train ou du traversier.

Aéronef

76 Dans un aéronef, il doit y avoir au moins un fauteuil roulant de bord disponible si l'aéronef est équipé d'une salle de toilette accessible en fauteuil roulant.

Train

77 Dans un train, il doit y avoir un nombre de fauteuils roulants de bord disponibles dans un train qui est égal au

number of mobility aid spaces on the train and the number of wheelchair-accessible cabins on the train.

Ferries

78 Each deck of a ferry, except a deck that is not accessible to a person using a wheelchair, must have available at least one on-board wheelchair.

Accessible Paths of Travel — Trains and Ferries

Standards

79 An accessible path of travel on a train or ferry must

- (a) meet the standards set out in clauses 4.4.1, 4.4.2, 5.1.1 and 5.1.2 of CSA B651-12;
- (b) if access to the path of travel from an exterior door requires passage through a hall or path or requires a 90-degree or similar turn, have a hall or path from the exterior door that has a minimum clear width of 1 115 mm and a minimum clear diameter of 1 500 mm; and
- (c) have an aisle width between passenger seats that is sufficient to accommodate an on-board wheelchair.

Ferries

80 Every path of travel that is within the interior of a ferry and that is intended to be used by passengers must be an accessible path of travel.

Trains

81 (1) A train must have an accessible path of travel that provides access to, from and between all of the following points on the train:

- (a) any exterior door that is used by passengers to board or disembark;
- (b) any mobility aid space or transfer seat; and
- (c) any wheelchair-accessible washroom.

Wheelchair-accessible areas

(2) Any area of a train that is intended for use by a person using a wheelchair, including a wheelchair-accessible cabin or a wheelchair-accessible food service area, must have an accessible path of travel to any adjacent rail car if that adjacent rail car contains a mobility aid space, transfer seat or wheelchair-accessible washroom.

moins à la moitié de la somme du nombre d'espaces réservés aux aides à la mobilité sur le train et du nombre de cabines accessibles en fauteuil roulant.

Traversier

78 Il doit y avoir au moins un fauteuil roulant de bord disponible sur chaque pont de passagers d'un traversier, à l'exception du pont qui n'est pas accessible à la personne en fauteuil roulant.

Voies de circulation accessibles — train et traversier

Exigences

79 La voie de circulation accessible dans un train ou un traversier respecte les exigences suivantes :

- a) elle est conforme aux articles 4.4.1, 4.4.2, 5.1.1 et 5.1.2 de la norme B651-F12 de la CSA;
- b) dans le cas où il est nécessaire de franchir un vestibule ou de faire un virage de plus ou moins 90 degrés pour se rendre à la voie de circulation à partir d'une porte extérieure, elle doit avoir un vestibule ou une voie de circulation, à partir de la porte extérieure, qui est d'une largeur minimale de 1 115 mm et qui a un diamètre minimal de 1 500 mm;
- c) elle doit avoir une largeur d'allée entre les sièges passagers qui est suffisante pour recevoir un fauteuil roulant de bord.

Traversier

80 Toute voie de circulation qui est à l'intérieur du traversier et qui est destinée à être utilisée par les passagers doit être une voie de circulation accessible.

Train

81 (1) Dans un train, il doit y avoir des voies de circulation accessibles qui permettent de se rendre aux points ci-après et d'y revenir et de circuler entre ces points :

- a) toute porte extérieure utilisée par les passagers pour embarquer dans le train ou en débarquer;
- b) les espaces réservés aux aides à la mobilité ou les sièges de transfert;
- c) les salles de toilette accessibles en fauteuil roulant.

Aire accessible en fauteuil roulant

(2) Toute aire destinée à être utilisée par une personne en fauteuil roulant à l'intérieur d'un train, notamment une cabine accessible en fauteuil roulant ou une aire de restauration accessible en fauteuil roulant, doit avoir une voie de circulation accessible vers toute voiture adjacente si la voiture adjacente comprend un espace réservé aux aides à

Wheelchair-accessible shower facility and cabin

(3) A train must have an accessible path of travel between a wheelchair-accessible shower facility and a wheelchair-accessible cabin.

Trains — diaphragms

82 (1) A diaphragm on a train must

- (a)** meet the standards set out in clause 5.1.1 of CSA B651-12; and
- (b)** have vertical handholds on both sides of the diaphragm.

Meaning of *diaphragm*

(2) In subsection (1), *diaphragm* means the passageway between rail cars.

Passenger Seats — Aircraft, Trains, Ferries and Buses

Standards

83 Passenger seating on an aircraft, train, ferry or bus must be equipped with

- (a)** tactile row markers, using raised characters and Braille, that are installed, either permanently or temporarily
 - (i)** in the case of aircraft, trains and buses, on passenger seats or overhead bins, either on the sides of the seats and above the armrests or adjacent to mechanisms for opening overhead bins, or
 - (ii)** in the case of ferries that offer passenger seats that can be reserved, on the sides of the seats and above the armrests;
- (b)** moveable armrests
 - (i)** in the case of buses, on all aisle and middle passenger seats,
 - (ii)** in the case of aircraft, on at least 50% of passenger seats that are evenly distributed throughout an aircraft,
 - (iii)** in the case of trains, on at least 10% of all passenger seats that are evenly distributed throughout each rail car, except in a food service rail car, and

la mobilité, un siège de transfert ou une salle de toilette accessible en fauteuil roulant.

Installation pour le bain ou la douche et cabine accessibles en fauteuil roulant

(3) Dans un train, il doit y avoir une voie de circulation accessible en fauteuil roulant qui permet de se rendre de la cabine accessible à l'installation pour le bain ou la douche accessible en fauteuil roulant, et l'inverse.

Train — soufflet

82 (1) Le soufflet dans un train respecte les exigences suivantes :

- a)** il est conforme à l'article 5.1.1 de la norme B651-F12 de la CSA;
- b)** il est équipé de poignées verticales des deux côtés du soufflet.

Sens de *soufflet*

(2) Au paragraphe (1), *soufflet* se dit d'un tunnel de circulation qui relie les voitures d'un train.

Sièges passagers — aéronef, train, traversier et autobus

Exigences

83 Les sièges passagers d'un aéronef, d'un train, d'un traversier ou d'un autobus respectent les exigences suivantes :

- a)** ils sont équipés d'indicateurs tactiles de rangées, en caractères en relief et en braille, qui sont apposés de façon permanente ou temporaire :
 - (i)** dans le cas d'un aéronef, d'un train et d'un autobus, soit sur le côté des sièges passagers et au-dessus des accoudoirs, soit à proximité des mécanismes d'ouverture des compartiments de rangement supérieurs,
 - (ii)** dans le cas d'un traversier qui offre la réservation de sièges, sur les côtés des sièges passagers et au-dessus des accoudoirs,
- b)** ils sont équipés d'accoudoirs amovibles :
 - (i)** dans le cas d'un autobus, sur les sièges passagers du côté de l'allée et les sièges passagers du milieu,
 - (ii)** dans le cas d'un aéronef, sur au moins 50 % des sièges passagers qui sont répartis également dans l'aéronef,
 - (iii)** dans le cas d'un train, sur au moins 10 % de tous les sièges passagers qui sont répartis également dans chaque voiture, sauf dans les voitures-restaurant,

(iv) in the case of ferries, on at least 10% of all passenger seats that are evenly distributed throughout each passenger seating area, except in a food service area or lounge area;

(c) in the case of trains and buses, handholds on the back of all aisle passenger seats;

(d) in the case of aircraft, a call button for each passenger seat that is

(ii) tactilely discernible and colour-contrasted with their background, and

(ii) operable with minimal force; and

(e) in the case of trains, ferries or buses, if there are call buttons, call buttons that meet the requirements of paragraph (d).

Buses

84 The first row of the passenger seating on each side of a bus must be designated as priority seating and there must be signage that indicates that a person, other than a person with a disability, must vacate a priority seat if the seat is needed by a person with a disability.

Mobility Aid Spaces and Transfer Seats — Trains and Ferries

Mobility aid space — standards

85 A mobility aid space on a train or ferry must

(a) have a clear floor area of at least 815 mm by 1 650 mm;

(b) in the case of a train, be equipped with

(i) a call button that is in a location that is within the reach of the person who is seated in the mobility aid space, tactilely discernible and colour-contrasted with its background and operable with minimal force, and

(ii) a table or counter for food service and, if located in a food service rail car that contains tables, that table or counter must meet the standards set out in clauses 6.7.1.2 and 6.7.1.3 of CSA B651-12; and

(c) in the case of a ferry,

(i) be positioned to ensure that there is adequate manoeuvring space to enter it, and

(ii) have a table or counter that meets the standards set out in clauses 6.7.1.2 and 6.7.1.3 of CSA B651-12.

(iv) dans le cas d'un traversier, sur au moins 10 % de tous les sièges passagers qui sont répartis également dans chaque aire occupée par des sièges passagers, sauf dans les aires de restauration et les aires de détente;

c) dans le cas d'un train et d'un autobus, ils sont équipés de poignées à l'arrière des sièges du côté de l'allée;

d) dans le cas d'un aéronef, ils sont équipés d'un bouton d'appel qui respecte les exigences suivantes :

(i) il est discernable tactilement et de couleur contrastante par rapport à son environnement,

(ii) il est actionnable par une force minimale;

e) dans le cas d'un train, d'un traversier ou d'un autobus, s'il y a des boutons d'appel, ceux-ci respectent les exigences de l'alinéa d).

Autobus

84 Les sièges passagers de la première rangée des deux côtés de l'autobus sont désignés sièges prioritaires et il y a de la signalisation qui indique qu'une personne, autre qu'une personne handicapée, cède le siège prioritaire à la personne handicapée qui en a besoin.

Espaces réservés aux aides à la mobilité et sièges de transfert — train et traversier

Espace réservé aux aides à la mobilité — exigences

85 L'espace réservé aux aides à la mobilité dans un train ou dans un traversier respecte les exigences suivantes :

a) il doit avoir une aire de plancher libre minimale de 815 mm sur 1 650 mm;

b) dans le cas d'un train :

(i) il est équipé d'un bouton d'appel qui se trouve dans un endroit atteignable pour une personne assise dans un espace réservé aux aides à la mobilité et est discernable tactilement, de couleur contrastante par rapport à son environnement et est actionnable par une force minimale,

(ii) il est équipé d'une table ou d'un comptoir pour servir les repas et si l'espace réservé aux aides à la mobilité se trouve dans une voiture-restaurant qui comporte des tables, la table ou le comptoir est conforme aux articles 6.7.1.2 et 6.7.1.3 de la norme B651-F12 de la CSA;

c) dans le cas d'un traversier :

(i) il est situé de manière à ce qu'il y ait assez d'espace de manœuvre pour pouvoir y entrer,

(ii) il est équipé d'une table ou d'un comptoir qui est conforme aux articles 6.7.1.2 et 6.7.1.3 de la norme B651-F12 de la CSA.

Transfer seat — standards

86 A transfer seat on a train must be equipped with a table or counter for food service.

Trains

87 (1) A train must, in each class of service, have at least two mobility aid spaces that are adjacent to each other and two transfer seats that are adjacent to each other and must also have a number of additional mobility aid spaces and a number of additional transfer seats equal to one mobility aid space and one transfer seat for every 75 passenger seats.

Maximum of two mobility aid spaces per rail car

(2) There must be no more than two mobility aid spaces in each rail car.

Food service rail car

(3) A food service rail car that offers seating for passengers must have at least two mobility aid spaces. In the case of a bi-level food service rail car, there must be at least two mobility aid spaces that are located on the lower level of the rail car.

Ferries

88 (1) A ferry must, in each passenger seating area, have at least two adjacent mobility aid spaces and two adjacent transfer seats, and a number of additional mobility aid spaces and a number of additional transfer seats equal to one mobility aid space and one transfer seat for every 75 passenger seats.

Food service and lounge areas

(2) A food service area or a lounge area on a ferry that offers seating for passengers must have at least two adjacent mobility aid spaces.

Mobility Aid Spaces — Buses

Standards

89 A mobility aid space on a bus must have a clear floor area of at least 1 220 mm by 760 mm.

Siège de transfert — exigences

86 Le siège de transfert dans un train est équipé d'une table ou d'un comptoir pour servir les repas.

Train

87 (1) Chaque classe de service d'un train doit avoir au moins deux espaces réservés aux aides à la mobilité adjacents et deux sièges de transfert adjacents, et avoir un certain nombre d'espaces réservés aux aides à la mobilité supplémentaires et un certain nombre de sièges de transfert supplémentaires correspondant à un espace réservé à une aide à la mobilité et un siège de transfert par 75 sièges.

Maximum de deux espaces réservés aux aides à la mobilité par voiture de train

(2) Il ne doit pas y avoir plus de deux espaces réservés aux aides à la mobilité dans chaque voiture du train.

Voiture-restaurant

(3) La voiture-restaurant qui offre des sièges passagers doit avoir au moins deux espaces réservés aux aides à la mobilité. Si la voiture-restaurant est à deux niveaux, elle doit avoir, au niveau inférieur, au moins deux espaces réservés aux aides à la mobilité.

Traversier

88 (1) Chaque aire occupée par des sièges passagers d'un traversier doit avoir au moins deux espaces réservés aux aides à la mobilité adjacents et deux sièges de transfert adjacents, et avoir un certain nombre d'espaces réservés aux aides à la mobilité supplémentaires et un certain nombre de sièges de transfert supplémentaires correspondant à un espace réservé à une aide à la mobilité et un siège de transfert par 75 sièges.

Aire de restauration et de détente

(2) L'aire de restauration ou de détente qui a des sièges passagers doit avoir au moins deux espaces réservés aux aides à la mobilité adjacents.

Espace réservé aux aides à la mobilité — autobus

Exigences

89 L'espace réservé aux aides à la mobilité d'un autobus doit avoir une aire de plancher libre minimale de 1 220 mm sur 760 mm.

Minimum number of mobility aid spaces

90 A bus must have at least two mobility aid spaces.

Storage of Mobility Aids — Trains, Ferries and Buses

Trains

91 (1) A train, in at least one rail car, must have a space for the storage of at least one mobility aid.

Safe storage

(2) A mobility aid must be stored on a train in a manner that protects it from damage, including through the use of an anchoring system or by storing the mobility aid in an area that is not intended for use by passengers.

Ferries

92 (1) Each deck of a ferry must have a space for the storage of at least one mobility aid.

Safe storage

(2) A mobility aid must be stored on a ferry in a manner that protects it from damage, including through the use of an anchoring system or by storing the mobility aid in an area that is not intended for use by passengers.

Buses

93 A bus must have a baggage compartment that is designed to allow for the storage of at least two mobility aids that each weighs no more than 227 kg and has a width of not more than 109.2 cm, a height of not more than 73.6 cm (with the seat and steering column collapsed) and a length of not more than 226.06 cm.

Passenger Safety Briefing Cards — Aircraft, Trains, Ferries and Buses

Aircraft, trains and ferries

94 An aircraft, a train and each passenger deck of a ferry must have available on board at least five passenger safety briefing cards that are in large print and at least five passenger safety briefing cards that are in Braille.

Buses

95 If a bus has passenger safety briefing cards available on board, at least two of the cards must be available in large print and at least two of the cards must be available in Braille.

Nombre minimum d'espaces réservés aux aides à la mobilité

90 L'autobus doit avoir au moins deux espaces réservés aux aides à la mobilité.

Rangement des aides à la mobilité — train, traversier et autobus

Train

91 (1) Il doit y avoir de l'espace de rangement pour ranger au moins une aide à la mobilité dans au moins une voiture du train.

Rangement

(2) L'aide à la mobilité doit être rangée de manière à la protéger contre les dommages, notamment en utilisant un système d'ancrage ou en la rangeant dans un endroit qui n'est pas destiné à être utilisé par les passagers.

Traversier

92 (1) Il doit y avoir de l'espace de rangement pour au moins une aide à la mobilité sur chaque pont du traversier.

Rangement

(2) L'aide à la mobilité doit être rangée de manière à la protéger contre les dommages, notamment en utilisant un système d'ancrage ou en la rangeant dans un endroit qui n'est pas destiné à être utilisé par les passagers.

Autobus

93 L'autobus doit avoir un compartiment de bagages conçu pour permettre le rangement d'au moins deux aides à la mobilité pesant chacune jusqu'à 227 kg et d'une largeur maximale de 109,2 cm, d'une hauteur maximale de 73,6 cm (avec siège et colonne de direction repliés) et d'une longueur maximale de 226,06 cm.

Cartes des mesures de sécurité des passagers — aéronef, train, traversier et autobus

Aéronef, train et traversier

94 Au moins cinq cartes, à l'intention des passagers, indiquant en gros caractères les mesures de sécurité et au moins cinq en braille sont disponibles dans l'aéronef, dans le train et sur chaque pont du traversier.

Autobus

95 Lorsque l'autobus a des cartes de mesures de sécurité à l'intention des passagers à bord, au moins deux de ces cartes sont imprimées en gros caractères et au moins deux sont imprimées en braille.

Window Emergency Exits — Trains, Ferries and Buses

Standards

96 If a train, ferry or bus is equipped with a window emergency exit, the window emergency exit must be identified by a contrasting colour strip around the perimeter and by tactile and Braille signage.

Washroom Facilities — Trains and Ferries

Standard washroom — standards

97 A washroom on a train or ferry, other than a wheelchair-accessible washroom, must

(a) meet the standards set out in clause 6.3 of CSA B651-12, except clause 6.3.1(a) and except that

(i) the reference to clause 4.2 in clause 6.2.4.1 must be read as not including clause 4.2.2,

(ii) the reference to clause 5.2 in clause 6.3.2 must be read as not including clause 5.2.2, and

(iii) the reference to clause 6.2.3 in clause 6.3.1(b) must be read as not including clauses 6.2.3.1(c) and 6.2.3.1(d); and

(b) be equipped with at least two call buttons or two other devices for signalling an emergency that are

(i) located so that

(A) at least one button or device is not more than 450 mm above the floor, and

(B) at least one other button or device is between 800 mm and 1 100 mm above the floor,

(ii) colour-contrasted with their background and identified by tactile and Braille signage, and

(iii) operable with minimal force.

Wheelchair-accessible washroom — standards

98 A wheelchair-accessible washroom on a train or ferry must

(a) meet the standards set out in clause 6.3 of CSA B651-12; and

Fenêtres issues de secours — train, traversier et autobus

Exigences

96 Lorsque le train, le traversier ou l'autobus est équipé d'une fenêtre servant d'issue de secours, la fenêtre est identifiée au moyen d'une bande de couleur contrastante autour de son périmètre et par une signalisation tactile et en braille.

Salle de toilette — train et traversier

Salle de toilette standard — exigences

97 La salle de toilette dans un train ou un traversier, autre qu'une salle de toilette accessible en fauteuil roulant, respecte les exigences suivantes :

a) elle est conforme à l'article 6.3 de la norme B651-F12 de la CSA, à l'exception de l'alinéa 6.3.1a) de la norme B651-F12 de la CSA et à l'exception de ce qui suit :

(i) la mention de l'article 4.2 à l'article 6.2.4.1 exclut l'article 4.2.2,

(ii) la mention de l'article 5.2 à l'article 6.3.2 exclut l'article 5.2.2,

(iii) la mention de l'article 6.2.3 à l'alinéa 6.3.1b) exclut les alinéas 6.2.3.1c) et 6.2.3.1d);

b) elle est équipée d'au moins deux boutons d'appel ou deux autres dispositifs pour signaler une urgence qui sont à la fois :

(i) situés comme suit :

(A) au moins un bouton d'appel ou autre dispositif est à au plus 450 mm du plancher,

(B) au moins un autre bouton d'appel ou autre dispositif est entre 800 mm et 1100 mm du plancher,

(ii) de couleur contrastante par rapport à leur environnement et identifiés au moyen d'une signalisation tactile et en braille,

(iii) actionnables par une force minimale.

Salle de toilette accessible en fauteuil roulant — exigences

98 La salle de toilette accessible en fauteuil roulant dans un train ou un traversier respecte les exigences suivantes :

a) elle est conforme à l'article 6.3 de la norme B651-F12 de la CSA;

(b) be equipped with at least two call buttons or other devices for signalling an emergency that meet the standards set out in paragraph 97(1)(b).

Trains

99 (1) Each rail car on a train that has a mobility aid space, except a food service rail car, must have at least one wheelchair-accessible washroom.

Food service rail cars

(2) If a food service rail car has one or more washrooms, it must have at least one wheelchair-accessible washroom.

Ferries

100 If a deck, a food service area or a lounge area of a ferry has one or more washrooms, it must have at least one wheelchair-accessible washroom.

Washroom Facilities — Aircraft and Buses

Standard washroom — standards

101 A washroom on an aircraft or bus, other than a wheelchair-accessible washroom, must be equipped with

(a) doors that are equipped with door handles, pulls, latches, locks and other devices that are operable with minimal force and with one hand using a closed-fist position or another method of operation that does not require tight grasping, pinching or twisting of the wrist by the person;

(b) toilets that

(i) are equipped with an automated flush control or a flush control that is operable, using minimal force, with one hand in a closed-fist position or another method of operation that does not require tight grasping, pinching or twisting of the wrist by the person, and

(ii) have a back support if the toilet has no seat lid;

(c) faucets that are equipped with

(i) temperature controls that are tactilely discernible by a person with a disability unless the water temperature is fixed to eliminate the risk of scalding,

(ii) in the case of non-automated faucets, temperature controls that are operable with minimal force and with one hand using a closed-fist position or another method of operation that does not require

b) elle est équipée d'au moins deux boutons d'appel ou deux autres dispositifs pour signaler une urgence qui respectent les exigences de l'alinéa 97(1)b).

Train

99 (1) Chaque voiture du train qui comporte un espace réservé aux aides à la mobilité, à l'exception de la voiture-restaurant, doit avoir au moins une salle de toilette accessible en fauteuil roulant.

Voiture-restaurant

(2) Dans le cas où il y a au moins une salle de toilette dans la voiture-restaurant, au moins une salle de toilette doit être accessible en fauteuil roulant.

Traversier

100 Dans le cas où il y a au moins une salle de toilette sur le pont du traversier, dans l'aire de restauration ou dans l'aire de détente, au moins une salle de toilette doit être accessible en fauteuil roulant.

Salle de toilette — aéronef et autobus

Salle de toilette standard — exigences

101 La salle de toilette dans un aéronef ou un autobus, autre qu'une salle de toilette accessible en fauteuil roulant, respecte les exigences suivantes :

a) elle est équipée de portes munies de poignées, de loquets, de verrous et d'autres dispositifs actionnables d'une seule main avec l'application d'une force minimale au moyen du poing ou d'une autre méthode ne nécessitant pas un serrage, un pincement ni une torsion du poignet par la personne;

b) elle a une toilette qui est équipée :

(i) d'une chasse d'eau automatisée ou actionnable d'une seule main avec l'application d'une force minimale au moyen du poing ou d'une autre méthode ne nécessitant pas un serrage, un pincement ni une torsion du poignet par la personne,

(ii) d'un dossier s'il n'y a pas de couvercle de siège;

c) elle est équipée de robinets :

(i) avec régulateurs de température discernables tactilement par une personne handicapée, sauf si la température de l'eau est fixe pour éliminer le risque de brûlure,

(ii) avec régulateurs de température actionnables d'une seule main avec l'application d'une force minimale au moyen du poing ou d'une autre méthode ne nécessitant pas un serrage, un pincement ni une

tight grasping, pinching or twisting of the wrist by the person, and

(iii) in the case of automated faucets, a water activation capability that permits water to be dispensed when the person's hand is below the faucet;

(d) grab bars that

(i) are located on a wall beside the toilet,

(ii) are rounded, slip-resistant and free of any sharp or abrasive elements,

(iii) have an exterior diameter and a clearance from the wall surface to which they are attached that permit them to be easily grasped by a person, and

(iv) are capable of supporting a minimum weight of 113.4 kg;

(e) toilet paper dispensers that are located so as to not interfere with the person's use of the grab bars;

(f) soap dispensers that are operable with minimal force and with one hand using a closed-fist position or another method of operation that does not require tight grasping, pinching or twisting of the wrist by the person; and

(g) at least one call button or other device for signalling an emergency that is

(i) colour-contrasted with its background and identified by tactile and Braille signage, and

(ii) operable with minimal force.

Wheelchair-accessible washroom — standards

102 A wheelchair-accessible washroom on an aircraft or bus must meet the requirements set out in section 101 and must

(a) have a door or other opening to the washroom that has sufficient space in front of it and that is wide enough to allow the entry of a person using an on-board wheelchair;

(b) have sufficient space to allow the person, with assistance, to transfer to and from the on-board wheelchair and the toilet;

(c) have sufficient privacy, including with the use of retractable curtains or retractable walls, to allow a

torsion du poignet par la personne, s'il s'agit de robinets qui ne sont pas automatisés,

(iii) avec détecteurs d'activation d'eau qui laissent l'eau s'écouler lorsqu'on met la main sous le robinet, s'il s'agit de robinets automatisés;

d) elle est équipée de barres d'appui qui :

(i) sont situées sur l'un des murs à côté de la toilette,

(ii) sont arrondies, antidérapantes et exemptes de tout élément pointu ou abrasif,

(iii) ont un diamètre extérieur et un dégagement par rapport à la surface du mur auquel elles sont fixées qui permettent à la personne de les agripper facilement,

(iv) sont capables de supporter un poids minimal de 113,4 kg;

e) elle est équipée de distributeurs de papier hygiénique situés de façon à ne pas entraver l'utilisation des barres d'appui;

f) elle est équipée de distributeurs de savon actionnables d'une seule main avec l'application d'une force minimale au moyen du poing ou d'une autre méthode ne nécessitant pas un serrage, un pincement ni une torsion du poignet par la personne;

g) elle est équipée d'au moins un bouton d'appel ou autre dispositif pour signaler une urgence qui est, à la fois :

(i) de couleur contrastante par rapport à son environnement et identifié par une signalisation tactile et en braille,

(ii) actionnable par une force minimale.

Salle de toilette accessible en fauteuil roulant — exigences

102 La salle de toilette accessible en fauteuil roulant dans un aéronef ou un autobus respecte les exigences de l'article 101 et les exigences suivantes :

a) elle offre suffisamment d'espace devant la porte ou l'autre accès de la salle de toilette, et la porte ou l'autre accès de la salle de toilette est assez large, pour permettre le passage d'une personne en fauteuil roulant de bord;

b) elle offre suffisamment d'espace pour permettre à la personne, avec l'aide de sa personne de soutien, de passer du fauteuil roulant de bord à la toilette et l'inverse;

support person or service dog to remain in the washroom with the person; and

(d) be equipped with faucets that are positioned to be easily useable by a person using an on-board wheelchair.

Aircraft and buses

103 If an aircraft or a bus has a washroom on board that meets the requirements of paragraphs 102(a) and (b), that washroom must be a wheelchair-accessible washroom.

Food Service and Lounge Areas — Trains and Ferries

Menu display board — standards

104 A menu display board in a food service rail car on a train and in a food service area on a ferry must

- (a)** be positioned at a height that allows it to be easily seen by a person using a wheelchair;
- (b)** be positioned to avoid shadow areas and glare and have a glare-free surface;
- (c)** be colour-contrasted with its background; and
- (d)** meet the standards set out in clauses 4.5.3 to 4.5.5 of CSA B651-12.

Counter — standards

105 A counter in a food service rail car on a train and in a food service area or a lounge area on a ferry must meet the standards set out in clauses 6.7.1.2 and 6.7.1.3 of CSA B651-12.

Location of food service rail car — trains

106 A food service rail car on a train must be adjacent to a rail car that has a mobility aid space or a rail car that has a wheelchair-accessible cabin.

Table — ferries

107 In a food service area or a lounge area on a ferry, at least five percent of the total number of tables must be identified by the International Symbol of Access and meet the standards set out in clauses 6.7.1.1 to 6.7.1.3 of CSA B651-12.

Food service counter — ferries

108 (1) In a food service area or a lounge area on a ferry, a handrail must be provided along the side of a

c) elle procure suffisamment d'intimité, notamment par l'utilisation de rideaux ou de murs rétractables, afin de permettre à une personne de soutien ou à un chien de service de rester avec la personne;

d) elle est équipée de robinets positionnés dans un endroit qui permet à la personne en fauteuil roulant de bord de les utiliser aisément.

Aéronef et autobus

103 Lorsqu'un aéronef ou un autobus a une salle de toilette à bord qui respecte les exigences des alinéas 102a) et b), cette salle de toilette doit être accessible en fauteuil roulant.

Aires de restauration et de détente — train et traversier

Tableau d'affichage du menu — exigences

104 Le tableau d'affichage du menu dans une voiture-restaurant d'un train ou dans une aire de restauration d'un traversier respecte les exigences suivantes :

- a)** il est placé à une hauteur permettant à la personne en fauteuil roulant de le voir facilement;
- b)** il est orienté de manière à éviter l'ombrage et l'éblouissement et à être antireflet;
- c)** il est de couleur contrastante par rapport à son environnement;
- d)** il est conforme aux articles 4.5.3 à 4.5.5 de la norme B651-F12 de la CSA.

Comptoir — exigences

105 Le comptoir situé dans une voiture-restaurant d'un train ou dans une aire de restauration ou de détente d'un traversier est conforme aux articles 6.7.1.2 et 6.7.1.3 de la norme B651-F12 de la CSA.

Emplacement de la voiture-restaurant — train

106 La voiture-restaurant d'un train est adjacente à la voiture qui est équipée d'un espace réservé aux aides à la mobilité ou qui comprend une cabine accessible en fauteuil roulant.

Tables — traversier

107 Au moins cinq pour cent des tables dans une aire de restauration ou dans une aire de détente d'un traversier sont identifiées par le Symbole d'accès universel et sont conformes aux articles 6.7.1.1 à 6.7.1.3 de la norme B651-F12 de la CSA.

Comptoir alimentaire — traversier

108 (1) Dans une aire de restauration ou dans une aire de détente d'un traversier, il doit y avoir une main

food-service counter and the floor space adjacent to the counter must meet the standards set out in clauses 4.4.1, 4.4.2, 5.1.1 and 5.1.2 of CSA B651-12.

Lineup guide — ferries

(2) In a food service area or a lounge area on a ferry, lineup guides must meet the standards set out in clause 5.1.3 of CSA B651-12.

Service Counters — Ferries

Standards

109 A counter that is used for serving passengers on a ferry, except a counter referred to in section 105, must

- (a)** have at least one section that meets the standards set out in clauses 6.7.1.2 and 6.7.1.3 of CSA B651-12;
- (b)** be free of any obstructions that could impede verbal or visual communications between a passenger and personnel; and
- (c)** have a glare-free finish and be colour-contrasted with its background.

On-board Entertainment Systems — Aircraft, Trains, Ferries and Buses

Systems without closed captioning and audio description

110 If an aircraft, train, ferry or bus has an on-board entertainment system that does not offer closed captioning and audio description, the aircraft, train, ferry or bus must be equipped with personal electronic devices, in a number that is sufficient to accommodate the number of persons with disabilities who are likely to use them at any one time, and

- (a)** the devices must be pre-loaded with entertainment content that offers closed captioning and audio description and that is the same entertainment content that is offered to the other passengers or, if that is not possible, that is comparable entertainment content; or
- (b)** it must also be equipped to provide wireless streaming of entertainment content that offers closed captioning and audio description and that is the same entertainment content offered to the other passengers or, if that is not possible, that is comparable entertainment content.

courante qui se trouve le long du comptoir alimentaire et l'aire de plancher adjacente à ce comptoir est conforme aux articles 4.4.1, 4.4.2, 5.1.1 et 5.1.2 de la norme B651-F12 de la CSA.

Repères d'alignement — traversier

(2) Dans une aire de restauration ou dans une aire de détente d'un traversier, les repères d'alignement sont conformes à l'article 5.1.3 de la norme B651-F12 de la CSA.

Comptoirs de service — traversier

Exigences

109 Les comptoirs où sont offerts des services aux passagers dans un traversier, autres que les comptoirs visés à l'article 105, respectent les exigences suivantes :

- a)** ils ont au moins une section qui est conforme aux articles 6.7.1.2 et 6.7.1.3 de la norme B651-F12 de la CSA;
- b)** ils sont exempts d'obstacles qui pourraient empêcher la communication verbale ou visuelle entre le passager et le personnel;
- c)** ils ont un fini antireflet et sont d'une couleur qui contraste avec leur environnement.

Système de divertissement à bord — aéronef, train, traversier et autobus

Système sans sous-titrage codé ni description sonore

110 Lorsqu'un système de divertissement à bord d'un aéronef, d'un train, d'un traversier ou d'un autobus n'offre pas le sous-titrage codé ni la description sonore, l'aéronef, le train, le traversier ou l'autobus est équipé d'appareils électroniques personnels en quantité suffisante pour le nombre de personnes handicapées susceptibles de les utiliser en même temps et :

- a)** soit, avec le contenu de divertissement préchargé, avec sous-titrage codé et description sonore, qui est le même que celui offert au reste des passagers ou, si cela est impossible, un contenu de divertissement comparable;
- b)** soit, avec le contenu de divertissement et la diffusion sans fil en continu de ce contenu, avec sous-titrage codé et description sonore, qui est le même que celui offert au reste des passagers ou, si cela est impossible, un contenu de divertissement comparable.

Pre-existing aircraft, trains, ferries or buses — standards

111 If a pre-existing aircraft, train, ferry or bus that is referred to in subsection 62(1) has an on-board entertainment system, the on-board entertainment system must be equipped to permit a person with a disability to

(a) access entertainment content that offers closed captioning and audio description and that is the same entertainment content that is offered to the other passengers or, if that is not possible, that is comparable entertainment content; and

(b) start, stop and pause the entertainment content, to turn on and off the closed captions and audio description, to change the language of choice, to control the volume and to select channels

(i) through an interface that meets the standards set out in the World Wide Web Consortium's (W3C) *Web Content Accessibility Guidelines (WCAG) 2.0*, as amended from time to time, or

(ii) if the interface has not been manufactured to be used with an on-board entertainment system, through a tactile template overlay affixed to the interface.

Cabins — Trains and Ferries

Standard cabins — standards

112 (1) A cabin on a train or ferry, other than a wheelchair-accessible cabin, must be equipped with

(a) operating controls that meet the standards set out in clause 4.2 of CSA B651-12, except clause 4.2.2;

(b) doors that meet the standards set out in clause 5.2 of CSA B651-12, except clauses 5.2.1, 5.2.2 and 5.2.9.2 and except that the reference to clause 4.2 in clause 5.2.7.1(a) must be read as not including clause 4.2.2; and

(c) at least two call buttons or two other devices for signalling an emergency that are

(i) located so that

(A) at least one is not more than 450 mm above the floor, and

(B) at least one other is between 800 mm and 1 100 mm above the floor,

(ii) colour-contrasted with its background and identified by tactile and Braille signage, and

(iii) operable with minimal force.

Aéronef, train, traversier ou autobus préexistant — exigences

111 Lorsqu'il y a un système de divertissement à bord d'un aéronef, d'un train, d'un traversier ou d'un autobus préexistant visé au paragraphe 62(1), le système de divertissement respecte les exigences suivantes :

a) il permet à la personne handicapée d'accéder au contenu de divertissement, avec sous-titrage codé et description sonore, qui est le même que celui offert au reste des passagers ou, si cela est impossible, un contenu de divertissement comparable;

b) il permet à la personne handicapée de démarrer, d'arrêter et de mettre en pause le contenu de divertissement, d'activer et de désactiver les fonctions de sous-titrage codé et de description sonore, de changer la langue, de contrôler le volume et de sélectionner les canaux au moyen, selon le cas :

(i) d'une interface conforme aux *Règles pour l'accessibilité des contenus Web (WCAG) 2.0*, du World Wide Web Consortium (W3C), avec ses modifications successives,

(ii) d'un calque tactile apposé sur l'interface dans le cas où l'interface n'a pas été conçue pour les systèmes de divertissement à bord.

Cabine — train et traversier

Cabine standard — exigences

112 (1) La cabine dans un train ou un traversier, autre qu'une cabine accessible en fauteuil roulant, respecte les exigences suivantes :

a) elle est équipée de dispositifs de manœuvre qui sont conformes à l'article 4.2 de la norme B651-F12 de la CSA, à l'exception de l'article 4.2.2 de la norme B651-F12 de la CSA;

b) elle est équipée d'une porte conforme à l'article 5.2 de la norme B651-F12 de la CSA, à l'exception des articles 5.2.1, 5.2.2 et 5.2.9.2 de la norme B651-F12 de la CSA et sauf que la mention de l'article 4.2 à l'alinéa 5.2.7.1.a) exclut l'article 4.2.2;

c) elle est équipée d'au moins deux boutons d'appel ou deux autres dispositifs pour signaler une urgence qui sont, à la fois :

(i) situés comme suit :

(A) au moins un bouton d'appel ou autre dispositif est à au plus 450 mm du plancher,

(B) au moins un autre bouton d'appel ou autre dispositif est entre 800 mm et 1 100 mm du plancher,

Protruding objects

(2) If there are objects that protrude more than 100 mm from the wall in a standard cabin, the objects must be cane-detectable at or below 680 mm from the floor or have their undersides at a height of at least 2 030 mm from the floor.

Wheelchair-accessible cabins — standards

113 A wheelchair-accessible cabin on a train or ferry must

- (a)** have a clear floor or ground area that meets the standards set out in clause 4.1(b) of CSA B651-12;
- (b)** be equipped with operating controls that meet the standards set out in clause 4.2 of CSA B651-12;
- (c)** meet the standards set out in clauses 4.4.1 and 4.4.2 of CSA B651-12;
- (d)** be equipped with an entry door that is identified by the International Symbol of Access and meets the standards set out in clause 5.2 of CSA B651-12;
- (e)** be equipped with at least two call buttons or two other devices for signalling an emergency that meet the requirements of paragraph 112(1)(c); and
- (f)** have an adjoining wheelchair-accessible washroom or have
 - (i)** in the case of a train, a path of travel adjacent to the cabin that is accessible to persons with disabilities and that provides access to a wheelchair-accessible washroom, and
 - (ii)** in the case of a ferry, a wheelchair-accessible washroom that is located in close proximity to the cabin and on the same deck.

Trains

114 A train that has cabins must have at least two wheelchair-accessible cabins that are adjacent to each other.

Ferries

115 A ferry that has cabins must have the following:

- (a)** wheelchair-accessible cabins in a number that is at least five percent of the total number of cabins on the ferry; and

(ii) de couleur contrastante par rapport à leur environnement et identifiés au moyen d'une signalisation tactile et en braille,

(iii) actionnables par une force minimale.

Objets en saillie

(2) Dans le cas où des objets en saillie dépassent de plus de 100 mm le mur de la cabine standard, ces objets doivent être repérables à l'aide d'une canne tout au plus à 680 mm du plancher ou l'envers de ces objets doit être situé à au moins 2030 mm du plancher.

Cabine accessible en fauteuil roulant — exigences

113 La cabine accessible en fauteuil roulant dans un train ou un traversier respecte les exigences suivantes :

- a)** elle doit avoir une aire de plancher ou de sol libre conforme à l'alinéa 4.1b) de la norme B651-F12 de la CSA;
- b)** elle est équipée de dispositifs de manœuvre qui sont conformes à l'article 4.2 de la norme B651-F12 de la CSA;
- c)** elle est conforme aux articles 4.4.1 et 4.4.2 de la norme B651-F12 de la CSA;
- d)** elle est équipée d'une porte d'entrée identifiée à l'aide du Symbole d'accès universel et est conforme à l'article 5.2 de la norme B651-F12 de la CSA;
- e)** elle est équipée d'au moins deux boutons d'appel ou deux autres dispositifs pour signaler une urgence qui respectent les exigences de l'alinéa 112(1)c);
- f)** elle est adjacente à une toilette accessible en fauteuil roulant ou, selon le cas :
 - (i)** dans le cas d'un train, elle doit avoir un accès à une telle toilette en empruntant une voie de circulation adjacente qui est accessible aux personnes handicapées,
 - (ii)** dans le cas d'un traversier, elle est située à proximité d'une telle toilette et sur le même pont que celle-ci.

Train

114 Dans le cas où il y a des cabines dans le train, le train doit être équipé d'au moins deux cabines adjacentes qui sont accessibles en fauteuil roulant.

Traversier

115 Dans le cas où il y a des cabines sur le traversier, les cabines respectent les exigences suivantes :

- a)** au moins cinq pour cent du nombre total de cabines sont accessibles en fauteuil roulant;

(b) at least two wheelchair-accessible cabins that are adjacent to each other.

Shower Facilities — Trains and Ferries

Standard shower facilities — standards

116 A shower facility on a train or ferry, other than a wheelchair-accessible shower facility, must meet the standards set out in clause 6.5 of CSA B651-12, except clauses 6.5.5.1, 6.5.5.2 and 6.5.5.3(c)(i) and except that the reference to clause 4.2 in clause 6.2.3.3(a) must be read as not including clause 4.2.2.

Wheelchair-accessible shower facilities — standards

117 A wheelchair-accessible shower facility on a train or ferry must

(a) meet the standards set out in clause 6.5 of CSA B651-12; and

(b) in the case of a train, be located in close proximity to a wheelchair-accessible cabin and, in the case of a ferry, on the same deck.

Trains and ferries

118 A train or ferry that has a standard shower facility must have at least one wheelchair-accessible shower facility.

Doors and Doorways — Trains and Ferries

Interior door and doorway — standards

119 An interior door and doorway on a train or ferry must

(a) meet the standards set out in clauses 5.2.1 and 5.2.6 to 5.2.8 of CSA B651-12;

(b) in the case of an automatic or semi-automatic door, incorporate devices that prevent the door from closing while a person is in the doorway and, in the case of automatic doors that connect rail cars, open and close automatically on detecting the movement of a person toward or from the door;

(c) in the case of interior doors, be marked with visual indicators if 75% of a door's surface is composed of a transparent material;

(d) in the case of a door to an enclosed space in an area that has no other exit doors, not have deadbolts or

b) au moins deux cabines accessibles en fauteuil roulant sont adjacentes.

Installation pour le bain ou la douche — train et traversier

Installation pour le bain ou la douche standard — exigences

116 L'installation pour le bain ou la douche dans un train ou un traversier, autre qu'une installation pour le bain ou la douche accessible en fauteuil roulant, est conforme à l'article 6.5 de la norme B651-F12 de la CSA, à l'exception des articles 6.5.5.1 et 6.5.5.2 et du sous-alinéa 6.5.5.3c)(i) et sauf que la mention de l'article 4.2 à l'alinéa 6.2.3.3a) exclut l'article 4.2.2.

Installation pour le bain ou la douche accessible en fauteuil roulant — exigences

117 L'installation pour le bain ou la douche accessible en fauteuil roulant dans un train ou un traversier respecte les exigences suivantes :

a) elle est conforme à l'article 6.5 de la norme B651-F12 de la CSA;

b) dans le cas d'un train, elle est située à proximité d'une cabine accessible en fauteuil roulant et dans le cas d'un traversier, sur le même pont que celle-ci.

Train et traversier

118 Dans le cas où il y a une installation pour le bain ou la douche standard, le train ou le traversier doit avoir au moins une installation pour le bain ou la douche accessible en fauteuil roulant.

Portes et entrées de porte — train et traversier

Portes intérieures et entrées de portes — exigences

119 La porte intérieure et l'entrée de porte d'un train ou d'un traversier respectent les exigences suivantes :

a) elles sont conformes aux articles 5.2.1 et 5.2.6 à 5.2.8 de la norme B651-F12 de la CSA;

b) dans le cas d'une porte automatique ou semi-automatique, elle comporte des dispositifs qui l'empêchent de se fermer lorsqu'une personne est dans l'entrée de porte et, dans le cas de portes automatiques reliant les voitures de train, les portes de chaque voiture s'ouvrent et se ferment automatiquement dès qu'elles détectent le mouvement d'une personne à proximité;

c) dans le cas d'une porte intérieure, elle est équipée d'indicateurs visuels lorsque 75 % de sa surface est composée de matériaux transparents;

other means of security that are capable of being manipulated only from the inside; and

(e) in the case of an interior door that is intended for use by a person using a mobility aid, meet the standards set out in clauses 4.2.2 and 5.2.2 of CSA B651-12.

Exterior door — standards

120 An exterior door on a train or ferry must

(a) meet the standards set out in clause 5.2.1 of CSA B651-12;

(b) have handrails on both sides of the door, fitted internally as close as is practicable to the outer wall of the rail car or ferry or with a handrail on only one side in the case of

(i) a doorway that is fitted with a device for boarding or disembarking, such as an on-board lift, and

(ii) a trap door to which stairs are attached; and

(c) if the door is intended to be used by a person using a mobility aid, meet the standards set out in clauses 5.2.2(a) and (b) of CSA B651-12.

Handrails, Grab Bars, Handholds and Stanchions — Trains, Ferries and Buses

Standards — trains and ferries

121 Handrails on a train and ferry must meet the standards set out in clauses 5.3.1 and 5.3.2 of CSA B651-12.

Standards — buses

122 Grab bars, handholds, and stanchions on a bus must

(a) be sturdy, rounded and free of any sharp or abrasive element;

(b) have an exterior diameter that permits easy grasping and sufficient clearance from the surface to which they are attached;

(c) be colour-contrasted with their background;

(d) have a slip resistant surface;

d) dans le cas d'une porte qui mène à un espace clos dans une aire qui n'a pas d'autre porte d'issue, elle n'est pas équipée de pênes dormants ou autres mécanismes de sécurité qui peuvent être manipulés uniquement de l'intérieur;

e) dans le cas d'une porte intérieure qui est destinée à être utilisée par une personne utilisant une aide à la mobilité, elle est conforme aux articles 4.2.2 et 5.2.2 de la norme B651-F12 de la CSA.

Portes extérieures — exigences

120 La porte extérieure d'un train ou d'un traversier respecte les exigences suivantes :

a) elle est conforme à l'article 5.2.1 de la norme B651-F12 de la CSA;

b) elle est équipée de mains courantes des deux côtés de la porte, fixées à l'intérieur le plus près possible du mur extérieur de la voiture du train ou du traversier ou d'une main courante d'un seul côté dans les cas suivants :

(i) une entrée de porte qui est équipée d'un dispositif pour l'embarquement ou le débarquement, par exemple une plateforme élévatrice,

(ii) une trappe d'accès à laquelle un escalier est fixé;

c) lorsque la porte est destinée à être utilisée par une personne utilisant une aide à la mobilité, elle est conforme aux alinéas 5.2.2a) et b) de la norme B651-F12 de la CSA.

Mains courantes, barres d'appui, poignées et épontilles — train, traversier et autobus

Exigences — train et traversier

121 Les mains courantes d'un train ou d'un traversier sont conformes aux articles 5.3.1 et 5.3.2 de la norme B651-F12 de la CSA.

Exigences — autobus

122 Les barres d'appui, les poignées et les épontilles d'un autobus respectent les exigences suivantes :

a) elles sont solides et arrondies et sont sans aspérité ni élément abrasif;

b) elles ont un diamètre extérieur qui permet une prise facile et offrent suffisamment de dégagement par rapport à la surface à laquelle elles sont fixées;

c) elles sont de couleur contrastante avec leur environnement;

- (e)** be located
 - (i)** where passengers are required to pay fares or show proof of payment,
 - (ii)** close to mobility aid spaces,
 - (iii)** in priority seating areas, and
 - (iv)** on each side of an entrance or exit;
- (f)** be evenly distributed throughout the bus to assist persons with disabilities to safely board and disembark and to sit and stand;
- (g)** be located so as to not interfere with the turning and manoeuvring space that may be required by a person using a mobility aid to access a mobility aid space; and
- (h)** if they are located at an entrance or exit, be within reach from ground level and installed in a manner that ensures that they are inside the bus when the doors are closed.

Floors — Aircraft, Trains, Ferries and Buses

Standards

123 The floors of an aircraft, train, ferry, and bus must meet the standards set out in clauses 4.3.1 to 4.3.3 of CSA B651-12.

Tactile Attention Indicator Surfaces — Aircraft, Trains, Ferries and Buses

Standards

124 Tactile attention indicator surfaces on an aircraft, train, ferry or bus must

- (a)** be located at the top of stairs and at any other location where there is an unprotected drop-off edge and a change in elevation greater than 250 mm or the ratio of the slope to surface is steeper than 1:3; and
- (b)** meet the standards set out in clauses 4.3.5.2(b) to (d) and 4.3.5.3.1 of CSA B651-12.

- d)** elles ont une surface antidérapante;
- e)** elles sont situées dans les endroits suivants :
 - (i)** là où les passagers paient leur passage ou montrent leur preuve de paiement,
 - (ii)** près des espaces réservés aux aides à la mobilité,
 - (iii)** dans les zones de sièges prioritaires,
 - (iv)** de chaque côté d'une entrée ou d'une sortie;
- f)** elles sont réparties également dans l'ensemble de l'autobus pour permettre un embarquement et un débarquement sécuritaires et pour aider les personnes handicapées à s'asseoir et à se tenir debout;
- g)** elles sont situées de façon à ne pas gêner les virages et l'espace de manœuvre nécessaire pour que la personne dans son aide à la mobilité puisse se rendre aux espaces réservés aux aides à la mobilité;
- h)** si elles sont situées à l'entrée ou à la sortie, elles sont atteignables du niveau du sol et sont installées de façon à être à l'intérieur de l'autobus lorsque la porte est fermée.

Planchers — aéronef, train, traversier et autobus

Exigences

123 Les planchers de l'aéronef, du train, du traversier et de l'autobus sont conformes aux articles 4.3.1 à 4.3.3 de la norme B651-F12 de la CSA.

Indicateurs tactiles d'avertissement — aéronef, train, traversier et autobus

Exigences

124 Les indicateurs tactiles d'avertissement dans un aéronef, un train, un traversier ou un autobus respectent les exigences suivantes :

- a)** ils sont situés dans le haut de l'escalier et à tout autre endroit où il y a un bord décliné non protégé et un changement d'élévation de plus de 250 mm ou lorsque le rapport de la pente sur la surface est supérieur à 1 sur 3;
- b)** ils sont conformes aux alinéas 4.3.5.2b) à d) et à l'article 4.3.5.3.1 de la norme B651-F12 de la CSA.

Operating Controls — Trains, Ferries and Buses

Standards

125 Operating controls on a train, ferry or bus must

- (a) meet the standards set out in clauses 4.2.1, 4.2.3 to 4.2.6 and 4.2.8 of CSA B651-12; and
- (b) if they are intended to be used by a person using a wheelchair, meet the standards set out in clause 4.2.2 of CSA B651-12.

Signage — Aircraft, Trains, Ferries and Buses

Standards

126 (1) Signage on an aircraft, train, ferry or bus, other than a menu display board referred to in section 104, must

- (a) be in a location that gives a person with a disability an indication of any services, facilities, amenities or equipment that are offered and of the direction to follow in order to access them;
- (b) be positioned to avoid shadow areas and glare and have a glare-free surface;
- (c) be colour-contrasted with its background; and
- (d) except in the case of electronic signage, meet the standards set out in clauses 4.5.3 to 4.5.7 of CSA B651-12.

Electronic signage

(2) In the case of electronic signage, it must also

- (a) display letters, numbers, symbols and pictographs in the following way:
 - (i) they must slowly scroll across the screen, and
 - (ii) they must be colour-contrasted with their background but not in red on a black background; and
- (b) meet the standards set out in clauses 4.5.3 to 4.5.5 of CSA B651-12.

Dispositifs de manœuvre — train, traversier et autobus

Exigences

125 Les dispositifs de manœuvre à bord d'un train, d'un traversier et d'un autobus respectent les exigences suivantes :

- a) ils sont conformes aux articles 4.2.1, 4.2.3 à 4.2.6 et 4.2.8 de la norme B651-F12 de la CSA;
- b) s'ils sont destinés à être utilisés par une personne en fauteuil roulant, ils sont conformes à l'article 4.2.2 de la norme B651-12 de la CSA.

Signalisation — aéronef, train, traversier et autobus

Exigences

126 (1) La signalisation à bord d'un aéronef, d'un train, d'un traversier et d'un autobus, sauf le tableau d'affichage du menu visé à l'article 104, respecte les exigences suivantes :

- a) elle est située dans un endroit qui indique à une personne handicapée le service, l'installation, les commodités ou l'équipement offerts et la direction pour s'y rendre;
- b) elle est orientée de manière à éviter l'ombrage et l'éblouissement et à être antireflet;
- c) elle est de couleur contrastante par rapport à son environnement;
- d) sauf dans le cas de la signalisation électronique, elle est conforme aux articles 4.5.3 à 4.5.7 de la norme B651-F12 de la CSA.

Signalisation électronique

(2) Dans le cas de signalisation électronique, la signalisation respecte aussi les exigences suivantes :

- a) les lettres, les chiffres, les symboles et les pictogrammes s'affichent comme suit :
 - (i) ils défilent lentement à l'écran,
 - (ii) ils sont de couleur contrastante par rapport à leur environnement, mais pas rouge sur fond noir;
- b) elle est conforme aux articles 4.5.3 à 4.5.5 de la norme B651-F12 de la CSA.

Designated Relieving Areas — Ferries

Standards

127 (1) A ferry that travels for a period of four consecutive hours or more must have an on-board designated area for service dogs to relieve themselves that can be accessed by means of a path of travel that is accessible to persons with disabilities and that

- (a) is identified by tactile and Braille signage; and
- (b) is cleaned and maintained on a regular basis.

Signage

(2) The ferry must have signage that indicates the direction to follow in order to access a relieving area for service dogs.

Elevators — Trains and Ferries

Standards — trains

128 If a train is equipped with an elevator, the elevator must meet the standards set out in clause 5.6.1 of CSA B651-12.

Standards — ferries

129 A ferry that has more than one deck must have at least one elevator that

- (a) provides service from a vehicle deck to all passenger decks, except to a deck which does not have a housing to protect the elevator from the weather; and
- (b) meets the standards set out in clause 5.6.1 of CSA B651-12.

Non-operational elevators — ferries

130 Each elevator on a ferry must have signage that warns passengers that the elevator may not be operational when the ferry's roll exceeds the safe operating criteria established by the manufacturer of the elevator.

Alarm Systems — Trains and Ferries

Standards

131 If a train or ferry is equipped with an alarm system, including in a cabin, the alarm system must provide both a visual and an audible alarm. A visual alarm must meet the standards set out in clause 5.7.1 of CSA B651-12.

Aires de soulagement — traversier

Exigences

127 (1) Le traversier qui voyage plus de quatre heures consécutives est équipé d'une aire de soulagement désignée pour les chiens d'assistance à laquelle il est possible de se rendre au moyen d'une voie de circulation qui est accessible aux personnes handicapées et qui doit, à la fois :

- a) être identifiée par une signalisation tactile et en braille;
- b) être nettoyée et entretenue de manière régulière.

Signalisation

(2) Le traversier comporte une signalisation qui indique la direction pour se rendre à l'aire de soulagement désignée pour les chiens d'assistance.

Ascenseur — train et traversier

Exigences — train

128 Lorsqu'un train est équipé d'un ascenseur, l'ascenseur est conforme à l'article 5.6.1 de la norme B651-F12 de la CSA.

Exigences — traversier

129 Le traversier qui a plus d'un pont doit avoir au moins un ascenseur qui respecte les exigences suivantes :

- a) il offre un service entre le pont des véhicules et tous les ponts des passagers, sauf dans le cas des ponts où il n'y a pas de toit pour protéger l'ascenseur des intempéries;
- b) il est conforme à l'article 5.6.1 de la norme B651-F12 de la CSA.

Ascenseur non fonctionnel — traversier

130 Chaque ascenseur d'un traversier doit comporter une signalisation qui avise les passagers que l'ascenseur ne fonctionne pas lorsque le traversier tangue plus que le niveau sécuritaire permis par le fabricant de l'ascenseur.

Système d'alarme — train et traversier

Exigences

131 Dans le cas où le train ou le traversier est équipé d'un système d'alarme, notamment dans les cabines, ce système doit comprendre un avertisseur visuel et un signal sonore. L'avertisseur visuel est conforme à l'article 5.7.1 de la norme B651-F12 de la CSA.

Maintenance and Repairs — Aircraft, Trains, Ferries and Buses

Maintenance

132 (1) An aircraft, train, ferry or bus and any related facilities, including any amenities and equipment used in them, that are subject to requirements under this Part must be in good working order and must be adequately maintained.

Repairs

(2) If any facilities, amenities or equipment that are referred to in subsection (1) are not in good working order, they must be repaired as soon as possible and, until they are repaired, measures must be taken that will result in a substantially equivalent or greater level of accessibility for persons with disabilities.

PART 4

Requirements Applicable to Terminal Operators

DIVISION 1

Requirements — Services

Application of this Division

133 Unless otherwise specified, this Division applies to every terminal operator in respect of

- (a)** an airport that is located at the national capital or a provincial capital or where more than 200 000 passengers enplaned and deplaned during each of the two preceding calendar years;
- (b)** a rail terminal that serves a rail carrier referred to in paragraph 23(1)(b);
- (c)** a ferry terminal that serves a ferry carrier referred to in paragraph 23(1)(c); or
- (d)** a bus terminal that serves a bus carrier referred to in paragraph 23(1)(d).

Non-application — certain terminals

134 This Division does not apply in respect of a terminal where the number of personnel who work at the terminal is, on average, fewer than 10, calculated on the basis of the daily average during each of the two preceding calendar years.

Entretien et réparation — aéronef, train, traversier et autobus

Entretien

132 (1) L'aéronef, le train, le traversier ou l'autobus et les installations connexes, y compris les commodités et l'équipement qui s'y trouvent, qui sont visés par la présente partie, doivent être en bon état de fonctionnement et sont bien entretenus.

Réparation

(2) Les installations, les commodités et l'équipement mentionnés au paragraphe (1) qui ne sont pas en bon état de fonctionnement, doivent être réparés dès que possible et, pendant les réparations, des mesures sont prises afin de fournir un niveau d'accessibilité essentiellement équivalent ou supérieur pour les personnes handicapées.

PARTIE 4

Exigences applicables aux exploitants de gares

SECTION 1

Exigences — services

Application de la présente section

133 Sauf indication contraire, la présente section s'applique à l'exploitant de gare à l'égard de l'une des gares ci-après :

- a)** l'aéroport qui est situé dans la capitale nationale ou une capitale provinciale ou où il y a eu au moins 200 000 passagers embarqués et débarqués au cours de chacune des deux années civiles précédentes;
- b)** la gare ferroviaire qui dessert un transporteur ferroviaire visé à l'alinéa 23(1)b);
- c)** la gare de traversiers qui dessert un transporteur maritime visé à l'alinéa 23(1)c);
- d)** la gare routière qui dessert un transporteur par autobus visé à l'alinéa 23(1)d);

Non-application — certaines gares

134 La présente section ne s'applique pas à l'égard d'une gare dont la moyenne du nombre de membres du personnel qui travaillent à la gare est de moins de dix. Le calcul de la moyenne est basé sur la moyenne quotidienne au cours de chacune des deux années civiles précédentes.

Prohibition — no charge for services required by this Part

135 It is prohibited for a terminal operator to impose a charge or fee for any service that the terminal operator is required by this Part to provide to any person.

Communication of information

136 A terminal operator must publish, including by publishing on its Internet site, information about the services or facilities available at the terminal for persons with disabilities, including information about

- (a) the curbside zone, including where the curbside zone is located and how to request assistance to or from the curbside zone;
- (b) ground transportation from the terminal that is accessible to persons with disabilities, including whether a vehicle that is capable of carrying a non-folding or non-collapsible mobility aid is available;
- (c) the location of designated areas for service dogs to relieve themselves;
- (d) transportation between facilities within a terminal that is accessible to persons with disabilities; and
- (e) wheelchair and electric cart service.

Assistance for persons with disabilities

137 (1) A terminal operator must ensure that personnel, on the request of a person with a disability, provide the following services to the person without delay:

- (a) assisting the person with their baggage or with a wheelchair, including by providing a wheelchair if needed by the person;
- (b) assisting the person to proceed between the general public area and the curbside zone; and
- (c) assisting the person to proceed between the curbside zone and the check-in area or, if there is no check-in area, between the curbside zone and a representative of a carrier.

Exception

(2) Despite subsection (1), a terminal operator is not required to provide a person with any assistance referred to in that subsection if a carrier is already providing that person with that assistance.

Ground transportation service provider

138 If a terminal operator enters into an agreement or arrangement with any service provider for the provision of

Interdiction — aucuns frais pour service fourni en application de la présente partie

135 Il est interdit à l'exploitant de gare d'exiger des droits ou des frais pour tout service qu'il fournit à une personne aux termes de la présente partie.

Communication des renseignements

136 L'exploitant de gare publie, notamment sur son site Internet, les renseignements relatifs aux services et aux installations qui sont disponibles à la gare pour les personnes handicapées, notamment les renseignements concernant ce qui suit :

- a) les zones de prise en charge, y compris leur localisation et la façon de demander l'assistance vers ces zones ou en provenance de ces zones;
- b) le transport terrestre qui est accessible aux personnes handicapées à partir de la gare, y compris le fait qu'un véhicule capable de transporter une aide à la mobilité rigide ou non repliable peut être fourni, le cas échéant;
- c) l'emplacement des aires de soulagement pour les chiens d'assistance;
- d) le transport entre les installations de la gare qui est accessible aux personnes handicapées;
- e) le service de fauteuils roulants et de voiturettes électriques.

Aide aux personnes handicapées

137 (1) L'exploitant de gare veille à ce que le personnel, à la demande de la personne handicapée, fournisse, sans délai, les services suivants :

- a) l'aider avec ses bagages ou avec un fauteuil roulant, y compris lui fournir un fauteuil roulant si elle en a besoin;
- b) l'aider à se rendre entre l'aire ouverte au public et la zone de prise en charge;
- c) l'aider à se rendre entre la zone de prise en charge et la zone d'enregistrement ou, s'il n'y a aucune zone d'enregistrement, jusqu'à un représentant du transporteur.

Exception

(2) Malgré le paragraphe (1), l'exploitant de gare n'est pas tenu de fournir l'aide mentionnée à cette personne dans ce paragraphe si le transporteur lui fournit déjà cette aide.

Fournisseur de service de transport terrestre

138 Lorsque l'exploitant de gare conclut un accord ou une entente avec un fournisseur de service pour la

ground transportation from the terminal, including by taxi, limousine, bus or rental vehicle, the terminal operator must ensure that the service provider provides

- (a) transportation from the terminal that is accessible to persons who are travelling with a mobility aid or any other assistive device or with a service dog, including transportation with vehicles that are capable of carrying non-folding or non-collapsible mobility aids; and
- (b) in the case of a service provider that provides rental vehicles, rental vehicles that are equipped with hand-control systems.

DIVISION 2

Requirements — Technical

Application of this Division

139 Unless otherwise specified, this Division applies to every terminal operator to which Division 1 applies and to every terminal operator in respect of a port that permits the mooring of cruise ships.

Non-application

140 (1) This Division does not apply in respect of any area or any facility of a terminal that

- (a) is not intended for use by the public;
- (b) is not under the control of the terminal operator; or
- (c) is a commercial establishment.

Federal heritage protection legislation

(2) This Division does not apply if the modification of a facility of the terminal, including any amenity or equipment used in the facility, in order to comply with an applicable requirement would contravene the *Heritage Railway Stations Protection Act* or any other federal Act related to heritage protection.

Application to pre-existing terminals

141 (1) Subject to subsection (2), this Division does not apply in respect of a pre-existing terminal.

Modifications

(2) If a terminal operator makes a modification — other than a modification to a mechanical, electrical or plumbing system or a modification carried out for an aesthetic purpose or for maintenance or repair — to any amenity or equipment that is used in a pre-existing terminal, the terminal operator must ensure that the modified amenity or

fourniture de transport terrestre à partir de la gare, notamment par taxi, limousine, autobus ou véhicule de location, l'exploitant de gare veille à ce que le fournisseur fournisse les services suivants :

- a) le transport, à partir de la gare, accessible à une personne qui voyage avec une aide à la mobilité ou un autre dispositif d'assistance ou un chien d'assistance, y compris le transport dans un véhicule capable de transporter des aides à la mobilité qui ne sont pas pliables ou rabattables;
- b) dans le cas d'un fournisseur de service qui fournit des véhicules de location, la location de véhicules à système de commande manuelle.

SECTION 2

Exigences — techniques

Application de la présente section

139 Sauf indication contraire, la présente section s'applique à l'exploitant de gare assujéti à la section 1 et à l'exploitant de gare à l'égard d'un port qui permet l'amarage de navires de croisière.

Non-application

140 (1) La présente section ne s'applique pas à l'égard de toute aire ou installation de la gare qui, selon le cas :

- a) n'est pas destinée à être utilisée par le public;
- b) n'est pas sous le contrôle de l'exploitant de gare;
- c) est un établissement commercial.

Législation fédérale relative à la protection du patrimoine

(2) La présente section ne s'applique pas dans les circonstances où la modification de l'installation de la gare, y compris les commodités ou l'équipement utilisés dans l'installation, pour se conformer à l'exigence applicable contreviendrait à la *Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales* ou toute autre loi fédérale relative à la protection du patrimoine.

Application — gare préexistante

141 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente section ne s'applique pas à la gare préexistante.

Modification

(2) Lorsque l'exploitant de la gare apporte une modification — autre qu'une modification au système mécanique ou électrique ou à la plomberie, une modification d'ordre esthétique ou d'entretien ou une réparation — aux commodités ou à l'équipement qui se trouvent dans la gare préexistante, l'exploitant veille à ce que les commodités

equipment meets the requirements of this Division, except in the following circumstances:

- (a) compliance with a requirement is impossible because of the unalterable dimensions of the terminal or of the amenity or equipment;
- (b) compliance with a requirement would have a material impact on the structural integrity or safe operation of the terminal or of the amenity or equipment;
- (c) compliance with a requirement would fundamentally alter the principal purpose of the amenity or equipment; or
- (d) the modification of the terminal or of the amenity or equipment in order to comply with a requirement would contravene the *Heritage Railway Stations Protection Act* or any other federal Act related to heritage protection.

Meaning of *pre-existing terminal*

(3) In subsections (1) and (2), a *pre-existing terminal* means a terminal

- (a) in respect of which the terminal operator became the owner, operator or lessee before the day on which this section comes into force; or
- (b) that was purchased or leased by the terminal operator on or after the day on which this section comes into force, if the terminal operator has submitted the invitation for bids for that terminal before that day.

Duty of terminal operator

142 A terminal operator must ensure that any terminal that it owns, operates or leases and any related facilities, including any amenities or equipment used in them, meet the requirements set out in sections 143 to 153.

Terminal — standards

143 A terminal must meet the standards set out in CSA B651-12, excluding clauses 6.5.7, 6.6.2.2, 6.6.2.7.1, 6.7.3, 7 and 8.5, Annexes A to D and F and all commentary and figures of CSA B651-12.

Lift or ramp — standards

144 A lift or ramp that is used at a terminal to assist a person with a disability to board or disembark must meet the requirements of section 67, in the case of a lift, or section 68, in the case of a ramp.

Lift or ramp — airports

145 In the case of an airport, if the terminal does not permit level boarding to an aircraft, the terminal must be equipped with a lift, a ramp or stairs.

ou l'équipement modifiés respectent les exigences de la présente section, sauf dans les circonstances suivantes :

- a) il est impossible de s'y conformer en raison de l'inaltérabilité des dimensions de la gare ou des commodités ou de l'équipement;
- b) s'y conformer aurait une incidence sur l'intégrité structurale ou le fonctionnement sécuritaire de la gare ou des commodités ou de l'équipement;
- c) s'y conformer modifierait fondamentalement le but principal des commodités ou de l'équipement;
- d) modifier la gare ou les commodités ou l'équipement pour se conformer à une exigence contreviendrait à la *Loi sur la protection des gares ferroviaires patrimoniales* ou toute autre loi fédérale relative à la protection du patrimoine.

Sens de *gare préexistante*

(3) Aux paragraphes (1) et (2), *gare préexistante* se dit d'une gare, selon le cas :

- a) à l'égard de laquelle l'exploitant de gare est devenu le propriétaire, l'exploitant ou le locataire avant la date d'entrée en vigueur du présent article;
- b) qui a été achetée ou louée par l'exploitant de la gare à la date d'entrée en vigueur du présent article ou après cette date, si l'exploitant de la gare a présenté un avis d'appel d'offres pour cette gare avant cette date.

Obligation de l'exploitant de gare

142 L'exploitant de gare veille à ce que les exigences des articles 143 à 153 soient respectées à l'égard d'une gare dont il est le propriétaire, qu'il exploite ou qu'il loue, et des installations connexes — y compris les commodités et l'équipement qui s'y trouvent.

Gare — exigences

143 Toute gare respecte les exigences de la norme B651-F12 de la CSA, à l'exception des exigences énoncées aux articles 6.5.7, 6.6.2.2, 6.6.2.7.1, 6.7.3, 7 et 8.5 et des annexes A à D et F, des commentaires et des figures de la norme B651-F12 de la CSA.

Plateforme élévatrice ou rampe — exigences

144 La plateforme élévatrice ou la rampe utilisée à la gare pour l'embarquement ou le débarquement d'une personne handicapée respecte les exigences de l'article 67 dans le cas d'une plateforme élévatrice et de l'article 68 dans le cas d'une rampe.

Plateforme élévatrice ou rampe — aéroport

145 Si l'aéroport ne permet pas l'embarquement à niveau dans l'aéronef, la gare est équipée d'une plateforme élévatrice, d'une rampe ou d'un escalier.

Wheelchairs

146 (1) A terminal must have wheelchairs available for use by passengers in a number that is sufficient to accommodate the number of persons with disabilities who are likely to use them at any one time.

Standards

(2) A wheelchair that is available for use by passengers at a terminal must

- (a)** have foot rests, moveable armrests, an occupant restraint device and wheel locks; and
- (b)** have a backrest height that permits the person using the wheelchair to be safely and easily transferred to and from a passenger seat.

Passenger seats — standards

147 A terminal must have the following:

- (a)** passenger seats that are located along circulation paths at regular intervals of approximately 30 m; and
- (b)** in every boarding area, designated priority seats for persons with disabilities that are located so as to
 - (i)** be close to personnel who are stationed at the boarding gate, and
 - (ii)** permit a person who is seated in a priority seat to view communication boards.

Designated relieving area for dogs — standards

148 (1) A designated area for service dogs to relieve themselves must

- (a)** be identified by tactile and Braille signage; and
- (b)** be cleaned and maintained on a regular basis.

Signage

(2) The terminal must have signage that indicates the direction to follow in order to access a relieving area for service dogs.

Designated relieving area outside terminal

(3) A terminal must have a designated area for service dogs to relieve themselves that is located outside of the terminal and that can be accessed from the terminal by means of a path of travel that is accessible to persons with disabilities.

Fauteuils roulants

146 (1) La gare met à la disposition des passagers des fauteuils roulants en quantité suffisante pour le nombre de personnes handicapées susceptibles de les utiliser en même temps.

Exigences

(2) Le fauteuil roulant qui est mis à la disposition des passagers à la gare respecte les exigences suivantes :

- a)** il est équipé d'un repose-pied, d'accoudoirs amovibles, d'un système de retenue pour l'occupant et d'un dispositif de blocage des roues;
- b)** il est équipé d'un dossier d'une hauteur permettant à la personne en fauteuil roulant d'être transférée, facilement et en toute sécurité, du fauteuil vers un siège passager et l'inverse.

Sièges de passagers — exigences

147 Toute gare est équipée de ce qui suit :

- a)** des sièges passagers disposés à intervalles réguliers d'environ 30 m tout au long des voies de circulation;
- b)** dans toutes les aires d'embarquement, des sièges désignés prioritaires pour les personnes handicapées qui sont situés :
 - (i)** près du personnel qui se trouve à la porte d'embarquement,
 - (ii)** de façon à permettre à la personne assise dans un siège désigné prioritaire de voir les tableaux de communication.

Aire de soulagement désignée pour les chiens — exigences

148 (1) L'aire de soulagement désignée pour les chiens d'assistance doit, à la fois :

- a)** être identifiée par une signalisation tactile et en braille;
- b)** être nettoyée et entretenue de manière régulière.

Signalisation

(2) La gare comporte une signalisation qui indique la direction pour se rendre à l'aire de soulagement désignée pour les chiens d'assistance.

Aire de soulagement désignée pour les chiens à l'extérieur de la gare

(3) La gare est équipée d'une aire de soulagement désignée pour les chiens d'assistance qui est située à l'extérieur de la gare et à laquelle il est possible de se rendre à partir de la gare au moyen d'une voie de circulation qui est accessible aux personnes handicapées.

Designated relieving area inside terminal

(4) A terminal must have a designated area for service dogs to relieve themselves that is located inside the terminal and close to an entrance and that can be accessed from the restricted areas of the terminal by means of a path of travel that is accessible to persons with disabilities.

Light-rail trains

149 Sections 65 to 68, 72, 74, 83, 84, 89, 90, 96 and 122 to 126 apply, with any modifications that the circumstances require, with respect to any light-rail train that operates between facilities within a terminal.

Shuttle buses

150 Sections 65 to 68, 72, 74, 83, 84, 89, 90, 96 and 122 to 126 apply, with any modifications that the circumstances require, to any shuttle bus that operates between facilities within a terminal.

Obstruction due to repairs or maintenance

151 If there are obstructions to a path of travel inside or outside of a terminal due to the carrying out of repairs or maintenance, the obstructions must be detectable by a person using a cane.

Alternative to non-accessible path

152 If a path of travel inside or outside of a terminal is not accessible to a person with a disability, including because there are stairs or escalators, the person must be provided with an alternative path that is accessible to persons with disabilities and that allows them to access the desired service or reach the desired destination.

Maintenance

153 (1) A terminal or any related facility that is subject to any requirement under this Part — including a shuttle bus or a light rail train that operates between facilities within a terminal — must be in good working order and must be adequately maintained.

Repairs

(2) If any facilities, amenities or equipment that are referred to in subsection (1) are not in good working order, they must be repaired as soon as possible and, until they are repaired, measures must be taken that will result in a substantially equivalent or greater level of accessibility for persons with disabilities.

Aire de soulagement désignée pour les chiens à l'intérieur de la gare

(4) La gare est équipée d'une aire de soulagement désignée pour les chiens d'assistance qui est située à l'intérieur de la gare et près d'une entrée et à laquelle il est possible de se rendre à partir des zones réglementées au moyen d'une voie de circulation qui est accessible aux personnes handicapées.

Train léger sur rail

149 Les articles 65 à 68, 72, 74, 83, 84, 89, 90, 96 et 122 à 126 s'appliquent également, avec les adaptations nécessaires, à l'égard d'un train léger sur rail qui assure le service entre les installations de la gare.

Navette

150 Les articles 65 à 68, 72, 74, 83, 84, 89, 90, 96 et 122 à 126 s'appliquent également, avec les adaptations nécessaires, à l'égard d'une navette qui assure le service entre les installations de la gare.

Obstacle — réparation ou entretien

151 Dans le cas où il y a un obstacle dans une voie de circulation à l'intérieur ou à l'extérieur d'une gare en raison de travaux de réparation ou d'entretien, l'obstacle est repérable à l'aide d'une canne pour les personnes qui en utilisent.

Voie non accessible

152 Dans le cas où la voie de circulation à l'intérieur ou à l'extérieur d'une gare n'est pas accessible pour une personne handicapée, notamment à cause de la présence d'un escalier ou d'un escalier mécanique, la personne peut se rendre au service voulu ou atteindre la destination voulue par une autre voie accessible aux personnes handicapées.

Entretien

153 (1) La gare ou les installations connexes qui sont assujetties aux exigences de la présente partie, notamment la navette ou le train léger qui assure le service entre les installations de la gare, sont en bon état de fonctionnement et bien entretenues.

Réparation

(2) Dans le cas où les installations, les commodités et les équipements mentionnés au paragraphe (1) ne sont pas en bon état de fonctionnement, ils sont réparés le plus rapidement possible et, pendant les réparations, des mesures sont prises afin de fournir un niveau d'accessibilité essentiellement équivalent ou supérieur pour les personnes handicapées.

PART 5**Requirements Applicable to
CATSA and CBSA****Security Screening****Services to assist persons with disabilities**

154 During the security screening process, CATSA must ensure that personnel, on the request of a person with a disability, provide the following services without delay:

- (a) expediting the security screening process by directing the person, and any support person travelling with them, to the front of a queue or to any alternate queue designed to expedite the security screening process;
- (b) permitting a representative of an air carrier or an individual with a security pass issued by an air carrier or the airport to accompany the person through the security screening checkpoint;
- (c) assisting the person with proceeding through the steps of the security screening process, including by providing verbal or visual cues or additional instructions; and
- (d) assisting the person with the placement and retrieval of carry-on baggage and personal items on a screening belt.

Person travelling with assistive device, support person or service dog

155 (1) CATSA must ensure that personnel, when screening a person with a disability who uses an assistive device or who is travelling with a support person or a service dog, make a reasonable effort to carry out the screening simultaneously with the screening of the person's assistive device, support person or service dog, as the case may be.

Separate screening of assistive device

(2) If an assistive device is removed from a person with a disability for a separate screening,

- (a) it must immediately be returned to the person after it has been screened; and
- (b) in the case of a mobility aid, the person must be offered a chair in which to sit while the mobility aid is being screened.

PARTIE 5**Exigences applicables à
l'ACSTA et à l'ASFC****Contrôle de sécurité****Services pour aider les personnes handicapées**

154 Dans le cadre du processus de contrôle de sécurité, l'ACSTA veille à ce que les membres de son personnel offrent les services ci-après à une personne handicapée qui en fait la demande, sans délai :

- a) la diriger, de même que la personne de soutien qui voyage avec elle, vers le début de la file d'attente du processus de contrôle de sécurité ou vers une autre file d'attente conçue pour accélérer le processus;
- b) permettre à un représentant d'un transporteur aérien ou à une personne détentricice d'un laissez-passer de sécurité, délivré par le transporteur aérien ou l'aéroport, d'accompagner la personne pour passer la zone de contrôle de sécurité;
- c) l'aider à franchir les étapes du processus de contrôle de sécurité, notamment en donnant un signal verbal ou visuel ou en fournissant des renseignements supplémentaires;
- d) l'aider à déposer son bagage de cabine et ses autres objets personnels sur la courroie de l'appareil de radioscopie des bagages et pour les récupérer.

Personne voyageant avec dispositif d'assistance, personne de soutien ou chien d'assistance

155 (1) Dans le cas d'une personne handicapée qui utilise un dispositif d'assistance ou qui voyage avec une personne de soutien ou un chien d'assistance, l'ACSTA veille à ce que les membres de son personnel déploient des efforts raisonnables pour procéder au contrôle simultané de la personne handicapée et de son dispositif, sa personne de soutien ou son chien d'assistance, selon le cas.

Contrôle distinct du dispositif d'assistance

(2) Dans le cas où le dispositif d'assistance fait l'objet d'un contrôle de sécurité distinct :

- a) il est remis immédiatement à la personne après son contrôle;
- b) s'il s'agit d'une aide à la mobilité, une chaise est mise à la disposition de la personne pendant le contrôle.

Border Clearance

Services to assist persons with disabilities

156 During the border clearance process, CBSA must ensure that personnel, on the request of a person with a disability, provide the following services without delay:

- (a) expediting the border clearance process for the person by directing the person, and any support person travelling with them, to the front of a queue or to any alternate queue whose purpose is to expedite the border clearance process;
- (b) assisting the person with proceeding through the steps of the border clearance process, including by providing verbal or visual cues or additional instructions;
- (c) assisting the person to complete a declaration card, or by collecting a verbal declaration; and
- (d) assisting the person with the placement and retrieval of personal items on a counter for inspection, if the person must undergo more extensive clearance.

Signage

Standards

157 (1) In any areas of a terminal that are used for the purposes of security screening or border clearance of passengers, CATSA and CBSA must, with respect to any signage that is under their respective control, ensure that the signage

- (a) is located at strategic points throughout those areas, such as close to washrooms and exits;
- (b) is positioned to avoid shadow areas and glare and have a glare-free surface;
- (c) is colour-contrasted with its background; and
- (d) except in the case of electronic signage, meets the standards set out in clauses 4.5.3 to 4.5.7 of CSA B651-12.

Electronic signage

(2) In the case of electronic signage, CATSA and CBSA must also ensure that

- (a) it displays letters, numbers, symbols and pictographs in the following way:
 - (i) they must slowly scroll across the screen, and

Contrôle frontalier

Services pour aider les personnes handicapées

156 Dans le cadre du processus de contrôle frontalier, l'ASFC veille à ce que les membres de son personnel offrent les services ci-après à une personne handicapée qui en fait la demande, sans délai :

- a) la diriger, de même que la personne de soutien qui voyage avec elle, le cas échéant, vers le début de la file d'attente du processus de contrôle frontalier ou vers une autre file d'attente prévue pour accélérer le processus;
- b) l'aider à franchir les étapes du processus de contrôle frontalier, notamment en donnant un signal verbal ou visuel ou en fournissant des renseignements supplémentaires;
- c) l'aider à remplir une carte de déclaration ou prendre une déclaration verbale;
- d) l'aider à déposer ses objets personnels sur un comptoir pour qu'ils soient inspectés et à les récupérer, dans le cas où une personne doit subir un contrôle plus approfondi.

Signalisation

Exigences

157 (1) Dans les endroits où ont lieu les contrôles de sécurité et frontalier des passagers, l'ACSTA et l'ASFC veillent à ce que la signalisation qui est sous leur contrôle respecte les exigences suivantes :

- a) elle est placée à des points stratégiques dans ces endroits, par exemple près des salles de toilette et des sorties;
- b) elle est orientée de manière à éviter l'ombrage et l'éblouissement et à être antireflet;
- c) elle est de couleur contrastante par rapport à son environnement;
- d) sauf dans le cas de la signalisation électronique, elle est conforme aux articles 4.5.3 à 4.5.7 de la norme B651-F12 de la CSA.

Signalisation électronique

(2) Dans le cas de signalisation électronique, l'ACSTA et l'ASFC veillent à ce que les exigences suivantes soient aussi respectées :

- a) les lettres, les chiffres, les symboles et les pictogrammes qui s'y trouvent s'affichent comme suit :
 - (i) ils défilent lentement à l'écran,

(ii) they must be colour-contrasted with their background but not in red on a black background; and

(b) it meets the standards set out in clauses 4.5.3 to 4.5.5 of CSA B651-12.

PART 6

Administrative Monetary Penalties

Designation

158 The provisions of these Regulations are designated for the purposes of subsection 177(1) of the Act as provisions the contravention of which may be proceeded with as a violation in accordance with sections 179 and 180 of the Act.

Maximum amount of penalty

159 The maximum amount payable for each violation referred to in section 158 is

(a) in the case of a corporation, \$25 000; and

(b) in the case of an individual, \$5 000.

PART 7

Consequential Amendments and Coming into Force

Consequential Amendments

Air Transportation Regulations

160 Subsection 146(1) of the *Air Transportation Regulations*¹ is replaced by the following:

146 (1) This Part applies to an air carrier in respect of any domestic service operated by the air carrier with an aircraft that has 30 or more passenger seats, other than any air carrier that is subject to Part 2 of the *Accessible Transportation for Persons with Disabilities Regulations*.

(ii) ils sont de couleur contrastante par rapport à leur environnement, mais pas rouge sur fond noir;

b) elle est conforme aux articles 4.5.3 à 4.5.5 de la norme B651-F12 de la CSA.

PARTIE 6

Sanctions administratives pécuniaires

Désignation

158 Pour l'application du paragraphe 177(1) de la Loi, sont désignées comme des textes dont la contravention est assujettie aux articles 179 et 180 de la Loi, les dispositions du présent règlement.

Montant maximal de la sanction

159 Le montant maximal de la sanction applicable à chaque contravention à un texte désigné visé à l'article 158 est :

a) dans le cas d'une personne morale, de 25 000 \$;

b) dans le cas d'une personne physique, de 5 000 \$.

PARTIE 7

Modifications corrélatives et entrée en vigueur

Modifications corrélatives

Règlement sur les transports aériens

160 Le paragraphe 146(1) du *Règlement sur les transports aériens*¹ est remplacé par ce qui suit :

146 (1) La présente partie s'applique au transporteur aérien pour ce qui concerne tout service intérieur qu'il exploite au moyen d'un aéronef d'au moins 30 sièges passagers, sauf le transporteur aérien qui est assujetti à la partie 2 du *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées*.

¹ SOR/88-58

¹ DORS/88-58

Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations

161 The *Personnel Training for the Assistance of Persons with Disabilities Regulations*² are amended by adding the following after section 3:

3.1 Despite section 3, these Regulations do not apply to any carrier or terminal operator that is subject to Part 1 of the *Accessible Transportation for Persons with Disabilities Regulations*.

Coming into Force

One year after registration

162 (1) Subject to subsections (2) and (3), these Regulations come into force on the first anniversary of the day on which they are registered.

Two years after registration

(2) Sections 75 to 78 and subsection 148(4) come into force on the second anniversary of the day on which these Regulations are registered.

Three years after registration

(3) Sections 11, 67 to 73, 144 and 145 come into force on the third anniversary of the day on which these Regulations are registered.

SCHEDULE

(Section 22)

Description of Training Program

(Name, address and description of transportation service provider)

Date:

- 1** Name and title of person responsible for managing the training program for the transportation service provider.
- 2** List of the occupational categories of personnel who must complete the training program under the Regulations (*specify*):
 - (a)** occupational categories of personnel who interact with the public;

² SOR/94-42

Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience

161 Le Règlement sur la formation du personnel en matière d'aide aux personnes ayant une déficience² est modifié par adjonction, après l'article 3, de ce qui suit :

3.1 Malgré l'article 3, le présent règlement ne s'applique pas au transporteur ni à l'exploitant de gare qui est assujéti à la partie 1 du *Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées*.

Entrée en vigueur

Premier anniversaire de l'enregistrement

162 (1) Sous réserve des paragraphes (2) et (3), le présent règlement entre en vigueur au premier anniversaire de son enregistrement.

Deuxième anniversaire de l'enregistrement

(2) Les articles 75 à 78 et le paragraphe 148(4) entrent en vigueur au deuxième anniversaire de l'enregistrement du présent règlement.

Troisième anniversaire de l'enregistrement

(3) Les articles 11, 67 à 73, 144 et 145 entrent en vigueur au troisième anniversaire de l'enregistrement du présent règlement.

ANNEXE

(article 22)

Description du programme de formation

(Nom, adresse et description du fournisseur de services de transport)

Date :

- 1** Le nom et le titre de la personne chargée de gérer le programme de formation pour le fournisseur de services de transport.
- 2** La liste des catégories professionnelles du personnel qui doivent, en application du présent règlement, suivre le programme de formation (*préciser*) :
 - a)** les catégories professionnelles du personnel qui interagissent avec le public;

² DORS/94-42

- (b)** occupational categories of personnel who participate in making decisions or developing policies or procedures in relation to the requirements of these Regulations;
- (c)** occupational categories of personnel who provide physical assistance;
- (d)** occupational categories of personnel who handle mobility aids; and
- (e)** occupational categories of personnel who use, or assist a person with a disability in using, special equipment.
- 3** A description of the subject matter covered in the training program.
- 4** A description of the principal teaching methods and types of educational and support materials used in the training program.
- 5** Number of hours of training provided to personnel in the initial training program.
- 6** Average period between personnel's assumption of their functions and the initial training program.
- 7** Frequency and nature of refresher training programs and the number of hours of refresher training provided to personnel.
- 8** Qualifications and title of any person who provides the initial training and refresher training programs.
- 9** Means used to consult persons with disabilities in the development and implementation of the training program.
- 10** Means used to ensure that members of personnel receive training that is suitable to the requirements of their functions and that provides an adequate level of knowledge to carry out those functions.
- 11** Means used to ensure that members of personnel complete the initial training and refresher training programs within the timelines that are specified by these Regulations.
- 12** Means used to record and monitor the completion of the initial training and refresher training programs by each member of personnel, including the dates on which the initial training and refresher training programs were completed.
- 13** If the transportation service provider enters into any agreement or arrangement with a person for the provision of transportation-related services or
- b)** les catégories professionnelles du personnel qui participent à la prise de décision ou au développement de politiques ou procédures concernant les exigences du présent règlement;
- c)** les catégories professionnelles du personnel qui fournissent une aide physique;
- d)** les catégories professionnelles du personnel qui manipulent des aides à la mobilité;
- e)** les catégories professionnelles du personnel qui utilisent de l'équipement spécialisé ou aident les personnes handicapées à l'utiliser.
- 3** La description de la matière sur laquelle porte le programme de formation.
- 4** La description des principales méthodes didactiques et types de matériel pédagogique et de soutien utilisés dans le programme de formation.
- 5** Le nombre d'heures de formation données au personnel dans le programme de formation initiale.
- 6** Le délai moyen entre l'entrée en fonctions et le programme de formation initiale.
- 7** La fréquence et la nature des cours d'appoint et le nombre d'heures de cours d'appoint données.
- 8** Les qualifications et le titre de toute personne qui donne le programme de formation initiale et les cours d'appoint.
- 9** La méthode utilisée pour consulter les personnes handicapées pendant le développement et la mise en œuvre du programme de formation initiale.
- 10** La méthode utilisée pour s'assurer que les membres du personnel reçoivent une formation qui est adaptée aux besoins de leurs fonctions et qui apporte un niveau adéquat de connaissances pour pouvoir exécuter leurs fonctions.
- 11** La méthode utilisée pour veiller à ce que les membres du personnel suivent le programme de formation initiale et chaque cours d'appoint dans le délai prévu dans le présent règlement.
- 12** La méthode utilisée pour consigner et contrôler l'achèvement de la formation initiale et de chaque cours d'appoint par chaque membre du personnel, y compris les dates auxquelles le programme de formation initiale et les cours d'appoint ont été complétés.
- 13** Dans le cas où le fournisseur de services de transport conclut un accord ou une entente avec toute personne pour la fourniture de services ou

facilities, a list of the transportation-related services or facilities that are provided under each agreement or arrangement.

d'installations liés au transport, la liste des services ou installations liés au transport fournis.

(Signature, name and title of authorized representative of the transportation service provider)

(Signature, nom et titre du représentant autorisé du fournisseur de services de transport)

[10-1-o]

[10-1-o]

Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition 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.)

Executive summary

Issues: Emissions of air pollutants such as nitrogen oxides (NO_x), hydrocarbons (HC), carbon monoxide (CO) and particulate matter (PM) from off-road engines contribute to environmental and human health problems. Canada committed to developing standards that improve air quality in collaboration with the United States Environmental Protection Agency (U.S. EPA).

Currently, there are regulations in Canada setting emission standards aligned with those of the U.S. EPA for mobile compression-ignition (MCI) engines. However, there are no federal regulations in Canada setting emission standards for off-road engines such as large spark-ignition (LSI) and stationary compression-ignition (SCI) engines, both of which are regulated by the U.S. EPA.

In addition, the Standing Joint Committee on the Scrutiny of Regulations (SJCSR) has identified sections within the existing *Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations* and the *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations* that lack clarity or contain minor inconsistencies between the English and French text.

Description: The proposed *Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition Engine Emission Regulations* (the proposed Regulations) would reduce air pollutant emissions

Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé

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

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

Résumé

Enjeux : Les émissions de polluants atmosphériques comme les oxydes d'azote (NO_x), les hydrocarbures (HC), le monoxyde de carbone (CO) et les particules fines (PM) provenant des moteurs hors route contribuent aux problèmes d'environnement et de santé humaine. Le Canada s'est engagé à élaborer des normes qui améliorent la qualité de l'air en collaboration avec l'Environmental Protection Agency des États-Unis (EPA des États-Unis).

À l'heure actuelle, il existe des règlements au Canada qui établissent des normes d'émissions harmonisées avec celles de l'EPA des États-Unis pour les moteurs mobiles à allumage par compression. Cependant, il n'existe aucun règlement fédéral au Canada qui établit une norme pour les moteurs hors route tels que les gros moteurs à allumage commandé et les moteurs fixes à allumage par compression, qui sont tous deux réglementés par l'EPA des États-Unis.

En outre, le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPEP) a relevé un manque de clarté et de petites incohérences entre le texte anglais et le texte français dans certaines sections du *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression* et du *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* en vigueur.

Description : Le projet de *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé* (le projet de règlement) réduirait les

from off-road engines and create a level playing field in the Canada–U.S. market for importers and manufacturers of these engines.

The proposed Regulations would repeal and replace the current *Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations* (which apply to MCI engines) and introduce new emission standards and requirements in alignment with the U.S. EPA's standards for LSI and SCI engines. These standards include limits for NO_x, HC, CO and, in the case of SCI, PM.

In addition, the proposed Regulations would address the SJCSR concerns regarding clarity and inconsistency and introduce consequential amendments to other vehicle and engine emission regulations.

Cost-benefit statement: From 2021 to 2035, the proposed Regulations are expected to result in cumulative emission reductions of approximately 179 500 tonnes of CO, 26 900 tonnes of NO_x, and 10 600 tonnes of volatile organic compounds (VOCs) from LSI engines as well as 19 600 tonnes of non-methane HC + NO_x and 900 tonnes of PM from SCI engines. The proposed LSI engine emission standards are also expected to result in reductions of greenhouse gas (GHG) emissions of about 133 000 tonnes of CO₂ equivalent, valued at approximately \$7.8M. The estimated emission reductions are expected to contribute to the protection of human health and the environment in Canada.

It is also estimated that the proposed Regulations would result in cost savings of about \$136.5 million associated with fuel savings and reductions in maintenance for LSI engines, and reductions in administrative costs for importers of LSI, SCI and MCI engines.

It is estimated that the proposed Regulations would result in incremental costs of about \$75.2 million, based on the engine modifications that would be necessary to meet the proposed LSI and SCI engine emission standards, other miscellaneous compliance requirements, and costs to the federal government.

émissions de polluants atmosphériques provenant des moteurs hors route et créerait des règles du jeu équitables sur le marché canado-américain pour les importateurs et fabricants de ces moteurs.

Le projet de règlement remplacerait le *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression* actuellement en vigueur (qui s'appliquent aux moteurs à allumage par compression) et présenterait de nouvelles normes et exigences en matière d'émissions correspondant aux normes de l'EPA des États-Unis pour les gros moteurs à allumage commandé et les moteurs fixes à allumage par compression. Ces normes comprennent des limites pour les NO_x, les hydrocarbures, le CO et, dans le cas des moteurs fixes à allumage par compression, les particules fines.

De plus, le projet de règlement répondrait aux préoccupations du CMPEP concernant la clarté et l'incohérence et apporterait des modifications corrélatives à d'autres règlements sur les moteurs.

Énoncé des coûts et des avantages : De 2021 à 2035, le projet de règlement devrait entraîner une réduction cumulative des émissions d'environ 179 500 tonnes de CO, 26 900 tonnes de NO_x et 10 600 tonnes de composés organiques volatils (COV) provenant des gros moteurs à allumage commandé, ainsi que 19 600 tonnes de HC non méthaniques + NO_x et 900 tonnes de particules fines provenant des moteurs fixes à allumage par compression. Les normes proposées pour les gros moteurs à allumage commandé devraient également entraîner une réduction des gaz à effet de serre (GES) d'environ 133 000 tonnes d'équivalents CO₂, d'une valeur d'environ 7,8 millions de dollars. La réduction estimée des émissions devrait contribuer à la protection de la santé humaine et de l'environnement au Canada.

On estime également que le projet de règlement entraînerait une économie d'environ 136,5 millions de dollars (M\$) associée à des économies de carburant et à une réduction sur le plan de l'entretien des gros moteurs à allumage commandé, ainsi qu'à une réduction des coûts d'administration pour les importateurs de gros moteurs à allumage commandé, de moteurs fixes à allumage par compression et de moteurs mobiles à allumage par compression.

On estime que le projet de règlement entraînerait un coût supplémentaire d'environ 75,2 M\$, d'après les modifications aux moteurs qui seraient nécessaires pour respecter les normes d'émissions proposées pour les gros moteurs à allumage commandé et les moteurs fixes à allumage par compression, d'autres exigences diverses en matière de conformité et les coûts pour le gouvernement fédéral.

The proposed Regulations are expected to have a net benefit of \$69.1 million. This is a conservative estimate, as it does not include the monetized value of expected human health and environmental benefits related to air quality improvements.

“One-for-One” Rule and small business lens: The proposed Regulations would repeal and replace the current *Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations*; therefore, there would be no increase in the total number of regulations. Annualized administrative cost savings of \$695,772 are expected to result from the proposed Regulations, which is equivalent to \$210 per business. The small business lens applies to the proposed Regulations, therefore a flexible administrative option that entails reduced reporting requirements has been adopted.

Domestic and international coordination and cooperation: Alignment with U.S. air pollutant emission standards for off-road engines is consistent with the objectives of the Canada–U.S. Air Quality Agreement and the Canada–U.S. Regulatory Cooperation Council. Exchange of compliance verification and testing information between the governments of Canada and the United States is expected.

Le projet de règlement devrait dégager une économie nette de 69,1 M\$. Il s’agit d’une estimation prudente, car ceci n’inclut pas la valeur monétaire des avantages attendus pour la santé humaine et l’environnement associés à une amélioration de la qualité de l’air.

Règle du « un pour un » et lentille des petites entreprises : Le projet de règlement remplacerait l’actuel *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*, ce qui n’entraînerait pas d’augmentation du nombre total de règlements. Des économies annualisées de coûts d’administration de 695 772 \$ devraient découler du projet de règlement, ce qui est équivalent à 210 \$ par entreprise. Comme la lentille des petites entreprises s’applique au projet de règlement, une option administrative souple qui comporte une réduction des exigences en matière de déclaration a été adoptée.

Coordination et coopération à l’échelle nationale et internationale : L’harmonisation avec les normes d’émission de polluants atmosphériques des États-Unis concernant les moteurs hors route est conforme aux objectifs de l’Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l’air et du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation. On s’attend à ce que les gouvernements du Canada et des États-Unis échangent de l’information sur la vérification de la conformité et les essais.

Background

The Government of Canada’s Addressing Air Pollution Horizontal Initiative (AAP HI)¹ aims to ensure that Canadians have clean air and the environment is protected. The AAP HI includes activities to address domestic and international air pollution sources including the reduction of transboundary air pollution, as agreed to under the Canada–U.S. Air Quality Agreement. Under the Ozone Annex to this agreement, Canada and the United States agreed to reduce emissions of ozone precursors that contribute to smog.

Despite improvements in air quality over the past two decades, the burden of air pollution on the health of Canadians continues to be significant. Many Canadians live in communities where outdoor levels of ground-level ozone exceed current air quality standards. The Department of Health has estimated that air pollution from industry,

Contexte

L’Initiative horizontale : Lutte contre la pollution atmosphérique (IHLPA) du gouvernement du Canada¹ vise à faire en sorte que les Canadiens aient un air pur et que l’environnement soit protégé. L’IHLPA comprend des activités visant à s’attaquer aux sources de pollution atmosphérique nationales et internationales, y compris la réduction de la pollution atmosphérique transfrontalière, comme convenu dans l’Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l’air. En vertu de l’Annexe sur l’ozone de cet accord, le Canada et les États-Unis ont convenu de réduire les émissions des précurseurs de l’ozone qui contribuent au smog.

Malgré l’amélioration de la qualité de l’air au cours des deux dernières décennies, le fardeau de la pollution atmosphérique sur la santé des Canadiens demeure important. De nombreux Canadiens vivent dans des collectivités où les concentrations extérieures d’ozone troposphérique dépassent les normes actuelles de qualité de

¹ Addressing Air Pollution Horizontal Initiative

¹ Initiative horizontale : Lutte contre la pollution atmosphérique

transportation and other human activities results in 14 400 premature deaths every year in Canada.²

Off-road engines, including large spark-ignition and stationary and mobile compression-ignition engines, emit smog-forming air pollutants such as nitrogen oxides (NO_x), hydrocarbons (HC), carbon monoxide (CO), and particulate matter (PM), as well as other toxic substances listed in Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA). All off-road engines account for approximately 5% of the emissions of these pollutants in Canada.

To address these emissions, the Department of the Environment (the Department) has successfully introduced a range of vehicle, engine and fuel regulations in alignment with the corresponding standards of the U.S. Environmental Protection Agency (U.S. EPA), in accordance with Canada's commitment under the Canada–U.S. Air Quality Agreement.

The *Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations* (the current Regulations), published in the *Canada Gazette*, Part II, in 2005 and amended in 2011, established emission standards for mobile compression-ignition (MCI) engines powered by diesel fuel and used to power construction, mining, farming and forestry machines that align with those of the U.S. EPA.

Large spark-ignition (LSI) engines

LSI engines are not currently subject to emission standards in Canada; however, they are regulated in the United States. These engines are usually fuelled with gasoline, propane or natural gas and are used to power forklifts, generators, and many other farm, industrial and construction machines. Many of the Canadian businesses that import LSI engines also import MCI engines and thus are already subject to the current Regulations under CEPA.

There are no known manufacturers of LSI engines in Canada, therefore it is assumed that all LSI engines in the Canadian fleet are imported from the United States and other countries. Air pollutant emissions from LSI engines have been regulated in the United States under the U.S. EPA's "Tier 2" emission standards since 2007. Given that the Department estimates that about 90% of LSI

l'air. Le ministère de la Santé a estimé que la pollution atmosphérique causée par l'industrie, les transports et d'autres activités humaines entraîne 14 400 décès prématurés chaque année au Canada².

Les moteurs hors route, dont les gros moteurs à allumage commandé et les moteurs fixes et mobiles à allumage par compression, émettent des polluants atmosphériques formant du smog comme les oxydes d'azote (NO_x), les hydrocarbures (HC), le monoxyde de carbone (CO) et les particules fines, ainsi que d'autres substances toxiques inscrites sur la liste de l'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE]. Les moteurs hors route sont responsables d'environ 5 % des émissions de ces polluants au Canada.

Pour réduire ces émissions, le ministère de l'Environnement (ci-après appelé le Ministère) a réussi à présenter une vaste gamme de règlements sur les véhicules, les moteurs et les carburants qui cadrent avec les normes correspondantes de l'Environmental Protection Agency (EPA des États-Unis) conformément à l'engagement pris par le Canada en vertu de l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air.

Le *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression* (le règlement actuel), publié dans la Partie II de la *Gazette du Canada* en 2005 et modifié en 2011, établit des normes d'émissions pour les moteurs mobiles à allumage par compression alimentés par du carburant diesel et utilisés pour alimenter des machines de construction, d'exploitation minière, agricole et forestière qui sont conformes à celles de l'EPA des États-Unis.

Gros moteurs à allumage commandé

Les gros moteurs à allumage commandé ne sont pas actuellement assujettis aux normes d'émissions au Canada, alors qu'ils sont réglementés aux États-Unis. Les gros moteurs à allumage commandé sont généralement alimentés à l'essence, au propane ou au gaz naturel, et sont utilisés pour faire fonctionner des chariots élévateurs, des génératrices et bien d'autres machines agricoles, industrielles et de construction. Bon nombre des entreprises canadiennes qui importent de gros moteurs à allumage commandé importent également des moteurs mobiles à allumage par compression et sont, par conséquent, déjà assujetties à l'actuel règlement pris en vertu de la LCPE.

Comme on ne connaît aucun fabricant de gros moteurs à allumage commandé au Canada, tous les gros moteurs à allumage commandé du parc canadien sont censés avoir été importés des États-Unis et d'autres pays. Étant donné que les émissions de polluants atmosphériques provenant des gros moteurs à allumage commandé ont été réglementées aux États-Unis par des normes d'émissions de

² Health Impacts of Air Pollution in Canada

² Les impacts sur la santé de la pollution de l'air au Canada

engines imported are certified by the U.S. EPA, it is estimated that about 90% of LSI engines entering the Canadian market already comply with the Tier 2 standards.

The following table is a more detailed breakdown by application of the estimated population of LSI engines in Canada in 2017.

Table 1: LSI engines in the 2017 Canadian fleet, by application

Application	Count
Tractors	46 734
Forklifts	24 081
Specialty vehicle carts	22 013
Mowers	20 163
Aerial lifts	13 949
Generator sets	8 556
Other	5 518
Total	141 014

Stationary compression-ignition (SCI) engines

SCI engines are excluded from the current regulations and are not subject to any emissions standards in Canada, despite being regulated in the United States since 2006. SCI engines are usually fuelled with diesel and are mainly used in Canada in generator sets and in water pumps to provide electricity and to supply water to sprinkler systems during blackouts. A small proportion is used as the prime source of electricity in communities in remote locations,³ or in on-the-grid locations to produce electricity for residential or industrial use during peaking hours when electricity demands increase.

SCI engines are also used in various industries to power air compressors, to drive heating, ventilation and air conditioning (HVAC) control systems, or to provide air to power pneumatic tools. Other applications include such things as agricultural equipment, hydraulic power units, irrigation sets, and underground mining equipment.

³ Remote location means any geographic area that is not serviced by either of the following: (a) an electrical distribution network that is under the jurisdiction of the North American Electric Reliability Corporation or the main Newfoundland and Labrador electrical distribution networks; or (b) a natural gas distribution network.

niveau 2 de l'EPA des États-Unis depuis 2007, et étant donné que le Ministère estime qu'environ 90 % des gros moteurs à allumage commandé importés sont certifiés par l'EPA des États-Unis, on estime qu'environ 90 % des gros moteurs à allumage commandé entrant dans le marché canadien sont déjà conformes aux normes de niveau 2.

Le tableau suivant présente une ventilation plus précise, par application, du parc estimé de gros moteurs à allumage commandé au Canada en 2017.

Tableau 1 : Gros moteurs à allumage commandé du parc canadien en 2017, par application

Application	Nombre
Tracteurs	46 734
Chariots élévateurs	24 081
Chariots pour véhicules spéciaux	22 013
Tondeuses	20 163
Élévateurs à nacelle	13 949
Groupes électrogènes	8 556
Autres	5 518
Total	141 014

Moteurs fixes à allumage par compression

Les moteurs fixes à allumage par compression ne sont pas assujettis aux normes d'émissions au Canada, alors qu'ils sont réglementés aux États-Unis depuis 2006. Les moteurs fixes à allumage par compression sont habituellement alimentés au diesel et sont généralement utilisés au Canada dans les groupes électrogènes et les pompes à eau pour fournir de l'électricité et de l'eau aux systèmes de gicleurs lors des pannes d'électricité. Une petite proportion est utilisée comme première source d'électricité dans les collectivités situées en régions éloignées³ ou dans les endroits alimentés par un réseau pour produire de l'électricité destinée à une utilisation domestique ou industrielle aux heures de pointe, où la demande en électricité augmente.

Les moteurs fixes à allumage par compression sont également utilisés dans diverses industries pour faire fonctionner des compresseurs d'air et des systèmes de contrôle du chauffage, de la ventilation et de la climatisation ou pour fournir de l'air pour alimenter les outils pneumatiques. Parmi les autres applications, on note les appareils agricoles, les groupes hydrauliques, les systèmes d'irrigation et l'équipement d'exploitation minière souterraine.

³ Région éloignée signifie une région géographique qui n'est pas desservie par l'un ou l'autre des services suivants : a) un réseau de distribution d'électricité relevant de la compétence de la North American Electric Reliability Corporation ou les principaux réseaux de distribution électrique desservant Terre-Neuve-et-Labrador; b) un réseau de distribution de gaz naturel.

In addition to the air pollutant emissions mentioned above, SCI engines are a source of short-lived climate pollutants (SLCP)⁴ such as black carbon, a major component of PM, which SCI engines emit due to the combustion of diesel fuel and a lack of emission control technology.

There are no known manufacturers of SCI engines in Canada; therefore, it is assumed that all SCI engines in the Canadian fleet are imported. Based on an analysis of the approximately 18 500 SCI engines imported into Canada from 2012 to 2015, 72% came from the United States, followed by 10% from the United Kingdom. Information on the Canadian fleet also suggests that about 95% of these imports already comply with the proposed SCI emission standards and that only 5% of SCI engines would be impacted by the proposed Regulations.

A summary of the estimated SCI engine fleet in Canada in 2015 is presented below.

Table 2: All SCI engines in the 2015 Canadian fleet, by application⁵

Application	Count
Generator sets	35 453
Air compressors	9 202
Industrial pumps	6 480
Fire pumps	2 421
Other	1 166
Total	54 722

Table 2 indicates that in 2015, 65% of SCI engines were used as generator sets, 17% as air compressors, 12% as industrial pumps, 4% as fire pumps and 2% in other applications.

Issues

Emissions of air pollutants from off-road engines, including MCI, LSI and SCI engines, contribute to environmental and human health problems in Canada. These

⁴ SLCPs have a relatively short lifetime in the atmosphere — a few days to a few decades — and a warming influence on climate.

⁵ Power Systems Research fleet data provided by Ramboll Environ.

Outre les sources d'émissions de polluants atmosphériques mentionnées ci-dessus, les moteurs fixes à allumage par compression sont une source de polluants climatiques de courte durée de vie ayant un effet sur le climat⁴ comme le carbone noir, un composant important des particules fines que les moteurs fixes à allumage par compression émettent en raison de la combustion du diesel et de l'absence d'une technologie de contrôle des émissions.

Comme il n'y a aucun fabricant connu de moteurs fixes à allumage par compression au Canada, tous les moteurs fixes à allumage par compression du parc canadien sont censés avoir été importés. D'après une analyse portant sur environ 18 500 moteurs fixes à allumage par compression importés au Canada de 2012 à 2015, 72 % provenaient des États-Unis, puis 10 % du Royaume-Uni. En outre, des informations sur le parc canadien suggèrent qu'environ 95 % de ces importations sont conformes aux normes d'émissions proposées pour les moteurs fixes à allumage par compression et que seulement 5 % des moteurs fixes à allumage par compression seraient touchés par le projet de règlement.

Un tableau précisant les applications du parc de moteurs fixes à allumage par compression au Canada en 2015 figure ci-dessous.

Tableau 2 : Tous les moteurs fixes à allumage par compression du parc canadien en 2015, par application⁵

Application	Nombre
Groupes électrogènes	35 453
Compresseurs d'air	9 202
Pompes industrielles	6 480
Pompes à incendie	2 421
Autres	1 166
Total	54 722

Dans le tableau 2, on indique qu'en 2015, 65 % des moteurs fixes à allumage par compression ont été utilisés comme groupes électrogènes, 17 % comme compresseurs d'air, 12 % comme pompes industrielles, 4 % comme pompes à incendie et 2 % dans d'autres applications.

Enjeux

Les émissions de polluants atmosphériques provenant de moteurs hors route, comprenant les gros moteurs à allumage commandé et les moteurs fixes et mobiles à

⁴ Les polluants climatiques de courte durée de vie ayant un effet sur le climat ont une durée de vie relativement courte dans l'atmosphère — de quelques jours à quelques décennies — et un effet de réchauffement sur le climat.

⁵ Données sur le parc de la Power Systems Research fournies par Ramboll Environ.

engines emit NO_x, CO, volatile organic compounds (VOCs), and PM through the combustion and evaporation of fuel, which can result in the formation of ground-level ozone and contribute to smog. Smog is a noxious mixture of air pollutants, primarily ground-level ozone and PM. It can often be seen as a haze in the air, especially over urban centres, and leads to numerous negative impacts relating to human health and the environment.

Under the Ozone Annex to the Canada–U.S. Air Quality Agreement, Canada committed to developing standards that improve air quality in collaboration with the U.S. EPA. Although emission standards already exist for MCI engines, emission standards for LSI and SCI engines are necessary to further reduce air pollutants and ensure that all manufacturers, importers and distributors operating in the highly integrated Canada–U.S. market comply with the same standards. Without these standards, there is a risk that the import of LSI and SCI engines, which emit much higher levels of air pollution, could continue. Such a scenario would result in adverse impacts on the environment and the health of Canadians.

Finally, the Standing Joint Committee on the Scrutiny of Regulations (SJCSR) has identified sections within the current Regulations and the *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations* that lack clarity or contain minor inconsistencies between the English and French text.

Objectives

The purpose of the proposed Regulations is to reduce the release of air pollutants generated by the use of LSI and SCI engines in Canada, which contribute to environmental and human health problems. The proposed Regulations also aim to create a level playing field in the Canada–U.S. market for importers and manufacturers of these engines, minimize administrative costs incurred by importers, and improve the clarity and consistency of certain provisions in two other engine-related regulations.

Description

The proposed Regulations would repeal and replace the current Regulations for MCI engines and introduce new emission standards for LSI and SCI engines. Emission

allumage par compression, contribuent aux problèmes touchant l'environnement et la santé humaine au Canada. Par la combustion et l'évaporation du combustible, ces moteurs émettent des NO_x, du CO, des composés organiques volatiles (COV) et des particules fines, lesquels peuvent entraîner la formation d'ozone troposphérique et contribuer à la formation de smog. Le smog est un mélange nocif de polluants atmosphériques, principalement l'ozone troposphérique et les particules fines. Il peut souvent être considéré comme une brume dans l'air, en particulier au-dessus des centres urbains, et entraîne de nombreux impacts négatifs sur la santé humaine et l'environnement.

En vertu de l'Annexe sur l'ozone de l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air, le Canada s'est engagé à élaborer des normes qui améliorent la qualité de l'air en collaboration avec l'EPA des États-Unis. Bien qu'il existe déjà des normes d'émission pour les moteurs mobiles à allumage par compression, des normes d'émissions pour les moteurs fixes à allumage par compression mobile et les gros moteurs à allumage commandé sont nécessaires pour réduire davantage les émissions de polluants atmosphériques et assurer que tous les fabricants, importateurs et distributeurs ayant des activités dans le marché Canada–États-Unis très intégré respectent les mêmes normes. Sans ces normes, il existe un risque que l'importation de gros moteurs à allumage commandé et de moteurs fixes à allumage par compression, qui émettent des niveaux de pollution de l'air beaucoup plus élevés, se poursuive. Un tel scénario entraînerait des impacts négatifs sur l'environnement et la santé des Canadiens.

Enfin, le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPER) a relevé un manque de clarté et des incohérences mineures entre le texte anglais et le texte français dans certaines sections du règlement actuel et dans le *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé*.

Objectifs

Le projet de règlement vise à réduire l'émission de polluants atmosphériques générés par l'utilisation des gros moteurs à allumage commandés et des moteurs fixes à allumage par compression au Canada qui contribuent aux problèmes environnementaux et de santé humaine. Le projet de règlement vise également à créer un marché équivalent au Canada et aux États-Unis pour les importateurs et les fabricants de ces moteurs, à réduire les coûts d'administration engagés par les importateurs et à améliorer la clarté et la cohérence de certaines dispositions dans deux autres règlements relatifs aux moteurs.

Description

Le projet de règlement remplacerait le règlement actuel sur les moteurs à allumage par compression et introduirait de nouvelles normes d'émissions pour les gros

standards for MCI engines would remain unchanged, although some new flexibility for certain applications of MCI engines are proposed. The proposed Regulations would also include reporting requirements for MCI, LSI, and SCI engines. In addition, the Department would make minor housekeeping changes to other engine-related regulations under CEPA. Below is a summary of these requirements.

LSI engine emission standards

New emission standards for LSI engines would apply starting with the 2021 model year. The proposed Regulations would incorporate U.S. Tier 2 exhaust emission standards for HC + NO_x and CO for LSI engines. The emission standards would apply over a useful life of 5 000 hours of operation or seven years, whichever comes first.

The proposed Regulations would also introduce standards for evaporative emissions for LSI engines, in order to align with the U.S. EPA standards. Evaporative emissions are fuel vapours that are released into the atmosphere from fuel tanks, fuel lines and other components of an engine's fuel system. LSI engines that have complete fuel systems attached would have to comply with emission standards for fuel line permeation, emissions resulting from daily changes in temperature, and running losses caused from engine heat during operation over a useful life of five years.

SCI engine emission standards

New emission standards for SCI engines would apply starting with the 2021 model year. The proposed Regulations would also introduce standards for NO_x, PM, non-methane HC and CO emissions aligned with the U.S. EPA Tier 2, 3, or 4 emission standards for SCI engines. These standards would apply to new SCI engines that have a displacement of less than 30 L/cylinder.

The most stringent Tier 4 standards would apply to non-remote non-backup SCI engines of all power ranges, whereas backup SCI engines and those destined for use in

moteurs à allumage commandé et les moteurs fixes à allumage par compression. Les normes d'émission pour les moteurs mobiles à allumage par compression resteraient inchangées, bien que de nouvelles flexibilités soient proposées pour certaines applications de ces moteurs. Le projet de règlement comprendrait également des exigences de déclaration pour les moteurs à allumage par compression mobile et fixes ainsi que pour les gros moteurs à allumage commandé. De plus, le Ministère apporterait des modifications mineures à d'autres règlements relatifs aux moteurs en vertu de la LCPE. Voici un résumé de ces exigences :

Normes d'émissions pour les gros moteurs à allumage commandé

Les nouvelles normes d'émissions pour les gros moteurs à allumage commandé s'appliqueraient à compter de l'année de modèle 2021. Le projet de règlement contiendrait les normes de niveau 2 des États-Unis sur les émissions de gaz d'échappement de HC + NO_x et de CO visant les gros moteurs à allumage commandé. Les normes d'émissions s'appliqueraient sur une durée de vie utile de 5 000 heures de fonctionnement ou sept ans, selon la première éventualité.

Le projet de règlement contiendrait également des normes relatives aux gaz d'évaporation visant les gros moteurs à allumage commandé, pour concorder avec les normes de l'EPA des États-Unis. Les gaz d'évaporation sont les vapeurs de carburant qui sont libérées dans l'atmosphère par les réservoirs de carburant, les conduites de carburant et d'autres composants du circuit carburant d'un moteur. Les gros moteurs à allumage commandé dotés d'un système complet d'alimentation en carburant devraient être conformes à ces normes d'émissions en matière de perméation des conduites d'alimentation, d'émissions découlant des variations quotidiennes de température et de pertes en marche causées par la chaleur du moteur pendant qu'il fonctionne sur une durée de vie utile de cinq ans.

Normes d'émissions pour les moteurs fixes à allumage par compression

Les nouvelles normes d'émissions pour les moteurs fixes à allumage par compression s'appliqueraient à compter de l'année de modèle 2021. Le projet de règlement présenterait également des normes pour les émissions de NO_x, de particules fines, d'hydrocarbures non méthaniques et de CO concordant avec les normes d'émissions de niveaux 2, 3 ou 4 de l'EPA des États-Unis visant les moteurs fixes à allumage par compression. Ces normes s'appliqueraient aux nouveaux moteurs fixes à allumage par compression qui ont des cylindrées inférieures à 30 L par cylindre.

Les normes de niveau 4, les plus contraignantes, s'appliqueraient aux moteurs fixes à allumage par compression de toutes les puissances qui ne sont pas de réserve et ne

remote locations would have the option to meet less stringent standards that vary by engine size. The following table illustrates the proposed emission standards that would apply:

Table 3: Applicable tiers for Canadian SCI engine imports, model year 2021 and later

Power Range	Non-Backup and Non-Remote*	Backup or Remote
≤37 kW	Tier 4	Tier 2
>37 kW to ≤560 kW	Tier 4	Tier 3
>560 kW	Tier 4	Tier 2

* Fire pumps have separate, less stringent standards.

Alternate compliance mechanism for SCI engines

The proposed Regulations include provisions to allow for alternative testing methods to the U.S. EPA certification procedures. These alternative testing methods must be equivalent to or more stringent than the U.S. EPA certification test procedures, which are incorporated by reference into the proposed Regulations. Allowing for alternative test methods would permit the manufacture and importation of new SCI engines that are not certified by the U.S. EPA (e.g. engines from other parts of the world), or that are certified by the U.S. EPA but not to the standards that are required by the proposed emission standards. In the latter case, lower-tier engines could be imported into Canada, if they are subsequently modified with emission control after-treatment devices and tested to ensure they comply with the U.S. EPA Tier 4 emission standards. The Minister of the Environment (the Minister) would determine the equivalency of the alternate test procedure based on the evidence of conformity submitted to the Minister in respect of the engine.

Reporting requirements for MCI, LSI and SCI engines

The proposed Regulations would introduce the option to fulfill import declaration requirements via the Single Window Initiative of the Canada Border Services Agency (CBSA) and service providers that are qualified by the

sont pas destinés à être utilisés dans une région éloignée, tandis que les moteurs fixes à allumage par compression de réserve et ceux destinés à être utilisés dans une région éloignée auraient le choix de respecter des normes moins contraignantes qui varient en fonction de la puissance du moteur. Le tableau suivant illustre les normes d'émissions proposées qui s'appliqueraient.

Tableau 3 : Niveaux de normes applicables aux importations canadiennes de moteurs fixes à allumage par compression, à compter de l'année de modèle 2021

Puissance du moteur	Non de réserve et non utilisé dans une région éloignée*	De réserve ou utilisé dans une région éloignée
≤ 37 kW	Niveau 4	Niveau 2
> 37 kW jusqu'à ≤ 560 kW	Niveau 4	Niveau 3
> 560 kW	Niveau 4	Niveau 2

* Les normes pour les pompes à incendie sont distinctes et sont moins contraignantes.

Autres mécanismes de conformité pour les moteurs fixes à allumage par compression

Le projet de règlement comprend des dispositions visant à permettre d'autres méthodes d'essais aux procédures de certification de l'EPA des États-Unis. Ces autres méthodes d'essais doivent être équivalentes aux procédures d'essai de certification de l'EPA des États-Unis ou être plus contraignantes que celles-ci, lesquelles sont intégrées par renvoi dans le projet de règlement. D'autres méthodes d'essai permettraient la fabrication et l'importation de nouveaux moteurs fixes à allumage par compression qui ne sont pas certifiés par l'EPA des États-Unis (par exemple des moteurs provenant d'autres parties du monde) ou qui sont certifiés par l'EPA des États-Unis, mais ne sont pas conformes aux normes d'émissions proposées. Dans le dernier cas, les moteurs de niveau inférieur pourraient être importés au Canada s'ils sont dotés par la suite de dispositifs de réduction des émissions post-traitement et mis à l'essai pour vérifier qu'ils sont conformes aux normes d'émissions de niveau 4 de l'EPA des États-Unis. Le ministre de l'Environnement (le ministre) déterminerait l'équivalence de l'autre méthode d'essai d'après la preuve de conformité présentée au ministre concernant le moteur.

Exigences en matière de déclaration pour les gros moteurs à allumage commandé, les moteurs mobiles à allumage par compression et les moteurs fixes à allumage par compression

Le projet de règlement introduirait l'option de remplir les exigences en matière de déclaration des importations par l'initiative de guichet unique de l'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) et de fournisseurs de services

CBSA to transmit Integrated Import Declarations (IIDs). The IID integrates the Department's declaration with data submissions required by the CBSA and other government programs. When an IID is submitted, the Department will receive applicable data elements for review and retention. Therefore, importers who choose to use the IID are not required to submit separate import declarations to the Minister.

In addition, companies that import 50 or more LSI, SCI and MCI engines in a calendar year may submit a single import declaration to the Minister for each year in which they import engines. Companies that import fewer than 50 engines in a calendar year are required to submit a declaration to the Minister for each shipment of engines prior to their importation. Under the proposed Regulations, a person who is not a company that imports fewer than 10 engines in a year would not be required to submit an import declaration.

The proposed Regulations would also include record keeping and several other administrative provisions that would be necessary to administer and enforce compliance with the regulatory requirements, similar to what is required under the current Regulations. These provisions include the following:

- A national emissions mark is required on engines manufactured in Canada. A company must be authorized by the Minister to apply the mark;
- Companies are required to provide emission-related maintenance instructions;
- Companies must be able to produce evidence of conformity;
- Engines to be installed in machines in Canada would need to be accompanied by instructions for installing the engine and emission control system;
- A notice of defect must be given by the company to the Minister and each current owner of the affected products if there is a defect in the design, construction or functioning of the engine that affects or is likely to affect its compliance with a prescribed standard; and
- Companies that wish to import non-compliant engines exclusively for the purposes of demonstration, exhibition, evaluation or testing must submit a declaration under paragraph 155(1)(a) of CEPA.

qui sont accrédités par l'ASFC pour transmettre les déclarations d'importation intégrées (DII). La DII intègre la déclaration au Ministère aux présentations de données exigées par l'ASFC et d'autres programmes gouvernementaux. Lorsqu'une DII sera présentée, le Ministère recevra des éléments de données applicables aux fins d'examen et de conservation. Par conséquent, les importateurs qui choisissent d'utiliser la DII ne sont pas tenus de présenter une déclaration des importations distincte au ministre.

De plus, les entreprises qui importent au moins 50 gros moteurs à allumage commandé, moteurs fixes à allumage par compression et moteurs mobiles à allumage par compression dans une année civile peuvent présenter une seule déclaration des importations au ministre pour chaque année pendant laquelle elles ont importé ces moteurs. Les entreprises qui importent moins de 50 moteurs dans une année civile sont tenues de présenter une déclaration au ministre pour chaque livraison de moteurs avant l'importation de ces moteurs. Conformément au projet de règlement, une personne autre qu'une entreprise qui importe moins de 10 moteurs dans une année ne serait pas tenue de présenter une déclaration des importations.

Le projet de règlement comprendrait également des dispositions en matière de tenue de livres et plusieurs autres dispositions d'ordre administratif qui seraient nécessaires pour administrer et faire respecter les exigences réglementaires, comme ce qui est requis en vertu du règlement en vigueur. Ces dispositions comprennent ce qui suit :

- Une marque nationale d'émissions est requise sur les moteurs fabriqués au Canada. Une entreprise doit être autorisée par le ministre à apposer cette marque;
- Les entreprises sont tenues de fournir des instructions d'entretien relatives aux émissions;
- Les entreprises doivent être en mesure de fournir la preuve de la conformité;
- Les moteurs devant être installés dans des machines au Canada devraient être accompagnés d'instructions pour l'installation du moteur et du système antipollution;
- Un avis de défaut doit être donné par la compagnie au ministre et à chaque propriétaire actuel des produits visés s'il y a un défaut dans la conception, la construction ou le fonctionnement du moteur qui affecte ou est susceptible d'affecter sa conformité à une norme prescrite;
- Les entreprises qui souhaitent importer des moteurs non conformes exclusivement à des fins de démonstration, d'exposition, d'évaluation ou d'essai doivent présenter une déclaration en vertu de l'alinéa 155(1)a) de la LCPE.

Other provisions

The proposed Regulations also introduce flexibility for the following cases:

- MCI and SCI engines used in emergency situations;
- MCI and SCI engines for use in hazardous locations;
- MCI and SCI engines for use in remote locations;
- MCI engines for use at North Warning System sites;
- LSI engines with a maximum power output of 30 kW or less;
- LSI engines with a maximum power output of 250 kW or more and that run on natural gas or propane;
- MCI and LSI engines designed to operate on non-commercial fuels;
- SCI fire pump engines; and
- SCI engines used for backup power.

Minor administrative changes to other regulations*Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations*

The proposed Regulations would include a number of consequential amendments to the *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations* (the SSI Regulations), as well as some amendments to improve consistency and clarity, as requested by the SJCSR. One amendment would align the emission standards with those of the U.S. EPA applicable to small engines used to power bicycles when the weight of the bicycle with its engine and complete fuel system weighs less than 20 kg. These amendments, otherwise, are minor in nature.

Marine Spark-Ignition Engine, Vessel and Off-road Recreational Vehicle Emission Regulations

To be consistent with the approach of the U.S. EPA, the proposed Regulations would include a consequential amendment to the *Marine Spark-Ignition Engine, Vessel and Off-road Recreational Vehicle Emission Regulations* (the MERV Regulations) to allow MCI engines used in

Autres dispositions

Le projet de règlement prévoit également des options plus souples dans les cas suivants :

- moteurs mobiles à allumage par compression et moteurs fixes à allumage par compression pour utilisation en situation d'urgence;
- moteurs mobiles à allumage par compression et moteurs fixes à allumage par compression pour utilisation dans des endroits dangereux;
- moteurs mobiles à allumage par compression et moteurs fixes à allumage par compression pour utilisation dans une région éloignée;
- moteurs mobiles à allumage par compression pour utilisation dans des sites du Système d'alerte du Nord;
- gros moteurs à allumage commandé dont la puissance de sortie maximale est de 30 kW ou moins;
- gros moteurs à allumage commandé dont la puissance de sortie maximale est d'au moins 250 kW et qui sont alimentés au gaz naturel ou au propane;
- gros moteurs à allumage commandé et moteurs mobiles à allumage par compression désignés pour fonctionner avec des carburants non commerciaux;
- moteurs fixes à allumage par compression pour pompes à incendie;
- moteurs fixes à allumage par compression pour utilisation comme moteur de réserve.

Modifications administratives mineures à d'autres règlements*Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé*

Le projet de règlement comprendrait plusieurs modifications corrélatives au *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé*, ainsi que quelques modifications pour améliorer la cohérence et la clarté, telles qu'elles ont été demandées par le CMPEP. Une modification harmoniserait les normes d'émissions à celles de l'EPA des États-Unis applicables aux petits moteurs utilisés pour propulser une bicyclette lorsque le poids de la bicyclette avec son moteur et son système d'alimentation complet est inférieur à 20 kg. Les autres modifications sont mineures.

Règlement sur les émissions des moteurs marins à allumage commandé, des bâtiments et des véhicules récréatifs hors route

Pour être conforme à l'approche de l'EPA des États-Unis, le projet de règlement comprendrait une modification corrélative au *Règlement sur les émissions des moteurs marins à allumage commandé, des bâtiments et des véhicules récréatifs hors route* pour permettre aux moteurs

recreational vehicles to meet the standards for either a recreational vehicle or an MCI engine, and several amendments to improve consistency and clarity.

Coming into force

The proposed Regulations would come into force six months after the day on which they are registered.

Regulatory and non-regulatory options considered

Several regulatory and non-regulatory measures have been considered, and descriptions of each are provided below.

Status quo

Under the status quo, it is estimated that around 90% of LSI engines imported annually already comply with the Tier 2 standards which are not presently mandatory in Canada. Although the proportion of compliant imports cannot be determined with the current SCI engine import data, it is estimated that 95% of the SCI engine imports already comply with the proposed emission standards. However, the option of maintaining the status quo does not take full advantage of the opportunity for reductions in emissions from LSI and SCI engines.

While the vast majority of imported engines comply with the U.S. EPA standards, every year approximately 3 000 LSI engines are imported into Canada, which emit up to 10 times more HC and NO_x compared to engines with the latest technologies. At the same time, about 200 SCI engines are imported for non-backup non-remote use, which emit up to 80% more non-methane HC + NO_x and up to 10 times more PM than similar engines destined for use in the United States. Without these standards, there is a risk that the import of higher-emitting LSI and SCI engines could continue. Maintaining the status quo would also be inconsistent with Canada's commitment, under the Canada–U.S. Air Quality Agreement, to address transboundary air pollution and the objectives of the Canada–U.S. Regulatory Cooperation Council. Thus, this option was rejected.

mobiles à allumage par compression utilisés dans les véhicules récréatifs de respecter les normes pour un moteur de véhicule récréatif ou un moteur mobile à allumage par compression, et quelques modifications pour améliorer la cohérence et la clarté.

Entrée en vigueur

Le projet de règlement entrerait en vigueur six mois après sa date d'enregistrement.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Plusieurs mesures réglementaires et non réglementaires ont été envisagées et sont décrites ci-dessous.

Maintien du statu quo

Dans le cadre du statu quo, on estime qu'environ 90 % des gros moteurs à allumage commandé importés chaque année respectent déjà les normes de niveau 2 qui ne sont pas obligatoires actuellement au Canada. Bien que la proportion d'importations conformes ne puisse être déterminée à l'aide des données actuelles d'importation de moteurs fixes à allumage par compression, on estime que 95 % des moteurs fixes à allumage par compression importés sont déjà conformes aux normes d'émissions proposées. Cependant, l'option de maintenir le statu quo ne permet pas de tirer pleinement avantage de la possibilité de réduire les émissions provenant des gros moteurs à allumage commandé et des moteurs fixes à allumage par compression.

Bien que la grande majorité des moteurs importés soient conformes aux normes de l'EPA des États-Unis, environ 3 000 gros moteurs à allumage commandés sont importés chaque année au Canada. Ces moteurs émettent jusqu'à 10 fois plus de HC et de NO_x que les moteurs dotés des plus récentes technologies. Également, environ 200 moteurs fixes à allumage par compression sont importés à des fins autres que l'utilisation de réserve ou en régions éloignées. Ces moteurs émettent jusqu'à 80 % plus de HC non méthaniques + NO_x et jusqu'à 10 fois plus de particules fines que des moteurs similaires destinés à une utilisation aux États-Unis. Sans ces normes, il y a un risque que l'importation de gros moteurs à allumage commandé et de moteurs fixes à allumage par compression plus polluants puisse continuer. Le maintien du statu quo serait également incompatible avec l'engagement du Canada à réduire la pollution atmosphérique transfrontalière ainsi que le mandat et les principes du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation. Par conséquent, cette option a été rejetée.

Regulatory approach unique to Canada

If Canada adopted regulatory standards that were different from those introduced by the United States, product availability would potentially be reduced in the Canadian marketplace, and engine costs would likely increase. Unique Canadian standards would require additional design, manufacturing costs and extensive development of testing and certification procedures. The higher costs would be partly passed on to consumers. In addition, there would be an increased administrative burden on companies because they would be required to submit evidence of conformity to the Minister for all products to be imported, which would carry extra costs for businesses. Furthermore, if Canada adopted less stringent emission standards than those introduced by the U.S. EPA, environmental and health benefits would not be secured.

Harmonized regulatory approach

It is estimated that the benefits associated with environmental impact reductions would be greatest when aligning with U.S. EPA standards versus those of any other country because they are currently the most progressive of any federally established air pollutant emission standards for LSI and SCI engines. The alignment of emission standards in Canada with those of the United States would allow for incremental reductions in emissions by means of preventing the import of LSI and SCI engines into Canada that do not meet the U.S. EPA's emission standards. Alignment with EPA standards therefore represents a cost-effective method for Canada to achieve important reductions in emissions from LSI and SCI engines and would be consistent with the objectives of the Canada–U.S. Regulatory Cooperation Council, and the Ozone Annex to the Canada–United States Air Quality Agreement.⁶ For these reasons, a harmonized regulatory approach was selected.

⁶ For example, an emissions certification process for engines is complex and costly for governments, manufacturers and consumers. Aligning domestic emission standards and test procedures with those of the United States, and accepting U.S. EPA certification as a means of demonstrating compliance with the proposed Regulations would allow Canada to benefit from the U.S. EPA's emissions certification program.

Approche de réglementation particulière au Canada

Si le Canada adoptait des normes réglementaires différentes de celles présentées par les États-Unis, la disponibilité des produits sur le marché canadien pourrait être réduite et il est probable que le coût des moteurs augmenterait. Des normes particulières au Canada entraîneraient des coûts de conception et de fabrication additionnels et rendraient nécessaire l'élaboration de nouvelles procédures d'analyse et de certification. La hausse des coûts serait en partie refilée aux consommateurs. En outre, il y aurait une augmentation du fardeau administratif des entreprises étant donné qu'elles devraient présenter au ministre une preuve de conformité pour tous les produits devant être importés, ce qui représenterait des coûts supplémentaires pour les entreprises. De plus, si le Canada adoptait des normes d'émissions moins contraignantes que celles présentées par l'EPA des États-Unis, les avantages pour l'environnement et la santé ne seraient pas garantis.

Approche réglementaire harmonisée

On estime que les avantages associés à la réduction de l'impact sur l'environnement seraient plus importants si l'on s'aligne sur les normes de l'EPA des États-Unis par rapport à celles de tout autre pays, parce qu'elles sont actuellement les plus progressistes de toutes les normes fédérales sur les émissions de polluants atmosphériques établies pour les gros moteurs à allumage commandé et les moteurs fixes à allumage par compression. L'harmonisation des normes d'émissions au Canada avec celles des États-Unis permettrait des réductions supplémentaires des émissions en empêchant l'importation au Canada des gros moteurs à allumage commandé et des moteurs fixes à allumage par compression qui ne respectent pas les normes d'émissions de l'EPA des États-Unis. L'harmonisation avec les normes de l'EPA des États-Unis pourrait par conséquent représenter une méthode économique pour le Canada d'obtenir une réduction importante des émissions provenant des gros moteurs à allumage commandé et des moteurs fixes à allumage par compression⁶ et serait conforme aux objectifs généraux du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation et à l'annexe sur l'ozone de l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air. Pour ces raisons, l'approche réglementaire harmonisée a été retenue.

⁶ Par exemple, un processus de certification des émissions pour les moteurs est complexe et coûteux pour les gouvernements, les fabricants et les consommateurs. L'harmonisation des normes d'émissions et des procédures d'analyse au Canada avec celles des États-Unis et l'acceptation de la certification de l'EPA des États-Unis comme moyen de démontrer la conformité au projet de règlement permettrait au Canada de bénéficier du programme de certification en matière d'émissions de l'EPA des États-Unis.

Benefits and costs

Analytical approach

An analysis of the incremental impacts (benefits and costs) was conducted using baseline and regulatory scenarios. To the extent possible, benefits and costs are quantified, monetized and expressed in 2018 Canadian dollars. Calendar years 2020 to 2035 are used as the time frame for this analysis, with 2018 being the present value base year and the more stringent standards for air pollutant emissions applying to the 2021 and later model year LSI and SCI engines. Further, the central analysis employs a 3% annual discount rate, in accordance with the *Canadian Cost-Benefit Analysis Guide: Regulatory Proposals*.⁷ When restricted by a lack of appropriate data, the impacts have been described in qualitative terms.

To provide an indication of the possible cost impacts and emission reductions that may be achieved as a result of the proposed Regulations, the following two scenarios were modelled: (1) a baseline scenario in which it is assumed that, in the absence of the proposed Regulations, around 90% of the LSI engines entering the Canadian market would continue to comply with the U.S. EPA Tier 2 standards, and 95% of the SCI engines would continue to comply with the applicable standards in the United States; and (2) a regulatory scenario in which 100% compliance with these standards is assumed. The assumption that 90% of imports of LSI engines are compliant with the Tier 2 standard is based on an analysis of the countries of origin of historical imports and the emission standards in those areas. For SCI engines, 95% of engines are assumed to comply with the proposed standards based on an analysis of the Canadian engine fleet. The analysis only considers the incremental costs and emission reductions projected to be generated by the proposed Regulations.

There are no expected benefits or costs associated with the minor changes to the SSI or MERV Regulations, since the proposed changes would not significantly alter the current standards or introduce requirements that deviate from what is already expected to occur in the baseline scenario. The flexibility introduced for MCI engines used in certain applications are expected to have negligible impact given

Avantages et coûts

Approche analytique

Une analyse des incidences supplémentaires (avantages et coûts) a été réalisée à l'aide du scénario de référence et du scénario de réglementation. Dans la mesure du possible, les avantages et les coûts sont quantifiés et exprimés en dollars canadiens de 2018. Les années civiles de 2020 à 2035 sont le cadre temporel utilisé pour cette analyse, l'année 2018 étant l'année de référence de la valeur actuelle et les normes les plus contraignantes sur les émissions de polluants atmosphériques s'appliquant aux gros moteurs à allumage commandé et aux moteurs fixes à allumage par compression de l'année de modèle 2021 et des années suivantes. De plus, l'analyse centrale comprend un taux d'actualisation annuel de 3 %, conformément au *Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation*.⁷ Quand les données appropriées sont insuffisantes, les répercussions sont décrites en termes qualitatifs.

Pour donner une indication des incidences possibles sur les coûts et de la réduction potentielle des émissions qui peut être obtenue par suite du projet de règlement, les deux scénarios suivants ont été modélisés : (1) un scénario de référence dans lequel on a supposé que, sans le projet de règlement, environ 90 % des gros moteurs à allumage commandé entrant dans le marché canadien seraient toujours conformes aux normes de niveau 2 de l'EPA des États-Unis et 95 % des moteurs fixes à allumage par compression seraient toujours conformes aux normes applicables aux États-Unis; (2) un scénario de réglementation dans lequel on suppose une conformité de 100 % à ces normes. L'hypothèse selon laquelle 90 % des importations de gros moteurs à allumage commandé sont conformes à la norme de niveau 2 repose sur une analyse des pays d'origine des importations passées et les normes d'émissions dans ces régions. En ce qui concerne les moteurs fixes à allumage par compression, on suppose que 95 % des moteurs sont conformes aux normes proposées d'après une analyse du parc canadien de moteurs. L'analyse ne tient compte que des coûts supplémentaires et de la réduction des émissions qui devraient être générés par le projet de règlement.

Il n'y a aucun avantage ou coût prévu associé aux modifications mineures au *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* ou au *Règlement sur les émissions des moteurs marins à allumage commandé, des bâtiments et des véhicules récréatifs hors route*, puisque les modifications proposées ne modifieraient pas de manière importante les normes

⁷ «Canadian Cost-Benefit Analysis Guide: Regulatory Proposals». Treasury Board of Canada Secretariat

⁷ «Guide d'analyse coûts-avantages pour le Canada : Propositions de réglementation», Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada

that the number of these engines and the number of hours of usage is low. These changes are therefore excluded from the analysis of benefits and costs.

Summary of impacts

From 2021 to 2035, the proposed Regulations are projected to reduce air pollutant emissions from LSI engines, including reductions of about 179 500 tonnes of CO emissions, 26 900 tonnes of NO_x emissions, and 10 600 tonnes of VOC emissions. The proposed LSI emission standards would also contribute to reductions in the release of greenhouse gases, with the total estimated reductions being equivalent to the impact of 133 000 tonnes of carbon dioxide (CO₂). Air pollutant emissions from SCI engines are expected to be reduced over this same time frame, including reductions in non-methane HC + NO_x (combined) of about 19 600 tonnes, and reductions in PM emissions of about 900 tonnes. Other estimated benefits of the proposed Regulations include fuel savings for owners of LSI engines in the order of 56 million litres (ML) of gasoline and mixed fuel, 138 ML of liquefied petroleum gas, and 145 ML of natural gas. The total present value of these fuel savings is estimated to be about \$110.9 million.

It is estimated that the total costs of the proposed Regulations would be around \$75.2M over 2021 to 2035, which includes about \$62M to domestic importers of LSI and SCI engines, \$3M in additional costs to operate Tier 4 SCI engines, and costs to the federal government of about \$3.5M for enforcement and \$127,000 for compliance promotion activities.

Benefits

The proposed Regulations would reduce emissions of smog-forming air pollutants in Canada from LSI and SCI engines. LSI engines compliant with the Tier 2 emission standards would gradually replace existing higher-emitting engines as these older engines are removed from service, allowing for progressively greater emission reductions of air pollutants in Canada from the operation of the fleet of LSI engines. Similarly, the fleet of SCI engines would produce fewer emissions over time as higher-emitting non-backup non-remote engines are replaced by those that comply with the Tier 4 standards. Minimal

actuelles ni n'introduiraient des exigences qui s'écarteraient de celles prévues dans le scénario de référence. Les options souples introduites pour les moteurs mobiles à allumage par compression utilisés dans certaines applications devraient avoir un impact négligeable étant donné que le nombre de ces moteurs et le nombre d'heures d'utilisation est faible. Ces modifications sont, par conséquent, exclues de l'analyse des avantages et des coûts.

Résumé des incidences

De 2021 à 2035, le projet de règlement devrait réduire les émissions de polluants atmosphériques provenant des gros moteurs à allumage commandé, notamment une réduction des émissions d'environ 179 500 tonnes de CO, 26 900 tonnes de NO_x et 10 600 tonnes de COV. Les normes d'émissions proposées pour les gros moteurs à allumage commandé contribueraient également à la réduction du rejet de GES, pour une réduction totale estimée équivalant à l'incidence de 133 000 tonnes de dioxyde de carbone (CO₂). Les émissions de polluants atmosphériques provenant des moteurs fixes à allumage par compression devraient être réduites dans ce même cadre temporel, notamment une réduction des émissions de HC non méthaniques + NO_x (combinés) d'environ 19 600 tonnes et des émissions de particules fines d'environ 900 tonnes. Parmi les autres avantages estimés du projet de règlement, notons les économies pour les propriétaires de gros moteurs à allumage commandé de l'ordre de 56 millions de litres d'essence et de carburant mixte, 138 millions de litres de gaz de pétrole liquéfié et 145 millions de litres de gaz naturel. La valeur actualisée totale de ces économies de carburant est estimée à environ 110,9 millions de dollars.

On estime que le coût total du projet de règlement sera d'environ 75,2 M\$ de 2021 à 2035, ce qui comprend environ 62 M\$ pour les importateurs canadiens de gros moteurs à allumage commandé et de moteurs fixes à allumage par compression, 3 M\$ en coûts additionnels pour le fonctionnement des moteurs fixes à allumage par compression conformes aux normes d'émissions de niveau 4 et des coûts pour le gouvernement fédéral d'environ 3,5 M\$ pour l'application de la loi et 127 000 \$ pour les activités de promotion de la conformité.

Avantages

Le projet de règlement réduirait les émissions de polluants atmosphériques formant du smog au Canada provenant des gros moteurs à allumage commandé et des moteurs fixes à allumage par compression. Les gros moteurs à allumage commandé conformes aux normes d'émissions de niveau 2 remplaceraient graduellement les moteurs très polluants existants, à mesure que ces moteurs plus anciens sont mis hors service, ce qui permettrait de réduire progressivement encore plus les émissions de polluants atmosphériques au Canada provenant du parc de gros moteurs à allumage commandé. Également, le parc

near-term climate benefits are also expected given that reductions in PM, NO_x and VOCs would result in reductions in black carbon and ozone, both SLCPs.

LSI Benefits

The Department forecasted emissions from LSI engines for four reference years (2017, 2020, 2025 and 2030) using the peer-reviewed EPA NONROAD model with Canadian baseline data for the 2010 calendar year.⁸ While recognizing that the absence of a comprehensive data set which accurately captures the stock and flow of the LSI engine population in Canada increases uncertainty in forecasting, the forecast depicts an emissions trend that is reasonable and directionally representative based on existing information. The proposed Regulations would come into effect starting with model year 2021. Linear growth rates between the four reference years were applied to estimate cumulative emissions in the baseline and regulatory scenarios for the LSI emission standards. The incremental results can be interpreted as an estimate of the impacts of the proposed Regulations over the 2021 to 2035 period.

The more stringent Tier 2 standards for LSI engines would result in emission reductions of certain air pollutants, including CO, NO_x and VOCs. In particular, the proposed Regulations are projected to reduce CO emissions by about 3 000 tonnes in 2021 and by about 17 000 tonnes in 2035; NO_x emissions by approximately 435 tonnes in 2021 and by about 2 563 tonnes in 2035; and, VOC emissions by about 174 tonnes in 2021 and by approximately 1 000 tonnes in 2035. In total, the LSI emission standards are expected to reduce CO emissions by about 179 500 tonnes, NO_x emissions by about 26 900 tonnes and VOC emissions by approximately 10 600 tonnes during the analytical time frame. The improved technologies used to meet the LSI emission standards would also reduce the release of several greenhouse gases, including CO₂, methane (CH₄), and nitrous oxide (N₂O), with the total reductions being equivalent to the impact of 133 000 tonnes of

de moteurs fixes à allumage par compression produirait moins d'émissions au fil du temps, à mesure que les moteurs très polluants non de réserve et non destinés à être utilisés dans une région éloignée seront remplacés par ceux qui sont conformes aux normes de niveau 4. On s'attend également à de légers avantages climatiques à court terme, étant donné que la réduction des PM, des NO_x et des COV entraînera une réduction du carbone noir et de l'ozone, deux polluants climatiques de courte durée de vie.

Avantages pour les gros moteurs à allumage commandé

Le Ministère a prévu les émissions provenant des gros moteurs à allumage commandé pour quatre années de référence (2017, 2020, 2025 et 2030) à l'aide du modèle NONROAD de l'EPA examiné par des pairs et des données canadiennes de référence pour l'année civile 2010⁸. Même si l'on reconnaît que l'absence d'un ensemble exhaustif de données rendant compte avec exactitude de l'inventaire et du flux de la population de gros moteurs à allumage commandé au Canada augmente l'incertitude des prévisions, ces prévisions illustrent une tendance des émissions qui est raisonnable et représentative en direction d'après les renseignements disponibles. Le projet de règlement entrerait en vigueur à partir de l'année de modèle 2021. On a appliqué les taux de croissance linéaires sur les quatre années de référence pour estimer les émissions cumulatives dans le scénario de référence et le scénario de réglementation pour les normes d'émissions concernant les gros moteurs à allumage commandé. Les résultats supplémentaires peuvent être interprétés comme une estimation des incidences du projet de règlement pour la période allant de 2021 à 2035.

Les normes de niveau 2, plus contraignantes, pour les gros moteurs à allumage commandé entraîneraient une réduction des émissions de certains polluants atmosphériques, notamment du CO, des NO_x et des COV. Plus particulièrement, le projet de règlement devrait réduire les émissions de CO d'environ 3 000 tonnes en 2021 et d'environ 17 000 tonnes en 2035. Les émissions de NO_x seraient réduites d'environ 435 tonnes en 2021 et d'environ 2 563 tonnes en 2035, et les émissions de COV d'environ 174 tonnes en 2021 et d'environ 1 000 tonnes en 2035. Au total, les normes d'émissions pour les gros moteurs à allumage commandé devraient réduire les émissions de CO d'environ 179 500 tonnes, les émissions de NO_x d'environ 26 900 tonnes et les émissions de COV d'environ 10 600 tonnes pendant le cadre temporel de l'analyse. Les technologies améliorées utilisées pour respecter les normes d'émission des gros moteurs à allumage

⁸ "NONROAD Model (nonroad engines, equipment, and vehicles)". U.S. EPA

⁸ "NONROAD Model (nonroad engines, equipment, and vehicles)", U.S. EPA

CO₂.⁹ Using the social cost of carbon, the social cost of methane, and the social cost of nitrous oxide from 2021 to 2035, the value of this co-benefit is estimated to be about \$7.8M in present value.

In addition to the projected emission reductions, the proposed Regulations would provide machine owners with fuel savings from the increased fuel efficiency of LSI engines resulting from the adoption of the Tier 2 standards in Canada. From 2021 to 2035, the proposed Regulations are expected to decrease gasoline and multi-fuel use by around 56 million litres, liquefied petroleum gas use by around 138 million litres, and natural gas use by around 145 million litres. Using the 2021 to 2035 fuel price forecasts from the Department's Energy, Emissions and Economy Model for Canada (E3MC), these reductions are estimated to result in savings of about \$110.9M in present value.

These substantial savings are foregone in the BAU scenario for the estimated 10% of non-compliant LSI engines, despite the relatively modest compliance costs. This reflects a phenomenon in consumer decision-making known as the energy paradox, which has several possible and complementary explanations (e.g. consumers may undervalue future savings, be overly averse to upfront costs, have incomplete information or understanding of [how to estimate] the value of savings, and/or be considering the uncertainty of future fuel prices). In the context of LSI engines in Canada, importers may lack the incentive to select machines that consume less fuel, since they do not operate the machines and would therefore not enjoy these operating cost savings.

Lastly, maintenance cost savings for LSI engines of about \$480 per engine¹⁰ are expected from improvements in reliability and durability as a result of the fuel system upgrades necessary to meet the Tier 2 standard. Total maintenance cost savings are estimated to be approximately \$9M in present value over the analytical period.

commandé permettraient également de réduire les émissions de plusieurs gaz à effet de serre, dont le CO₂, le méthane (CH₄) et l'oxyde nitreux (N₂O), les réductions totales équivalant à l'impact de 133 000 tonnes de CO₂.⁹ En utilisant le coût social du carbone, le coût social du méthane et le coût social de l'oxyde nitreux de 2021 à 2035, la valeur de ce co-avantage est estimée à environ 7,8 M\$ en valeur actualisée.

Outre la réduction prévue des émissions, le projet de règlement permettrait aux propriétaires de faire des économies de carburant grâce au meilleur rendement énergétique des gros moteurs à allumage commandé découlant de l'adoption des normes de niveau 2 au Canada. De 2021 à 2035, le projet de règlement devrait réduire l'utilisation d'essence et de carburants multiples d'environ 56 millions de litres, de gaz de pétrole liquéfié d'environ 138 millions de litres et de gaz naturel d'environ 145 millions de litres. À l'aide des prévisions de prix du carburant pour les années 2021 à 2035 provenant du modèle énergie-émissions-économie du Canada (E3MC) du Ministère, on estime que ces réductions entraîneront des économies d'environ 110,9 M\$ en valeur actuelle.

Ces économies importantes sont ignorées dans le scénario de maintien du statu quo pour les 10 % (estimation) de gros moteurs à allumage commandé non conformes, malgré les coûts relativement modérés. Ceci reflète un phénomène connu dans la prise de décisions des consommateurs sous le nom de paradoxe énergétique, qui a plusieurs explications possibles et complémentaires (par exemple les consommateurs peuvent sous-estimer les économies futures, éprouver une aversion évidente pour les coûts initiaux, disposer de renseignements incomplets ou mal comprendre [comment estimer] la valeur des économies, ou tenir compte de l'incertitude liée aux futurs prix du carburant). Dans le contexte des gros moteurs à allumage commandé au Canada, les importateurs peuvent ne pas être incités à choisir des machines qui consomment moins de carburant, puisqu'ils n'utilisent pas les machines et ne profiteraient donc pas de ces économies de coûts de fonctionnement.

Finalement, le projet de règlement devrait entraîner des économies estimées à environ 480 \$ par moteur¹⁰ sur les coûts d'entretien concernant les gros moteurs à allumage commandé. Ces économies proviendraient d'améliorations dans la fiabilité et la durabilité par suite de mises à niveau du système d'alimentation réalisées pour rendre les moteurs conformes aux normes de niveau 2. Les économies des coûts d'entretien sont estimées à environ 9 M\$ en valeur actuelle pour la période visée par l'analyse.

⁹ This conversion to CO₂ equivalent uses the 100-year global warming potential values in the [International Panel on Climate Change Fourth Assessment Report](#).

¹⁰ Based on input costs presented in the U.S. EPA's [Final Regulatory Support Document: Control of Emissions from Unregulated Nonroad Engines](#).

⁹ Cette conversion en équivalent CO₂ utilise les valeurs du potentiel de réchauffement planétaire sur 100 ans du [quatrième rapport d'évaluation du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat](#) (en anglais seulement).

¹⁰ D'après les coûts d'intrants présentés dans le document de l'EPA des États-Unis intitulé [Final Regulatory Support Document : Control of Emissions from Unregulated Nonroad Engines](#).

SCI benefits

The Department forecasted emission reductions for SCI engines by applying the difference in emission standards for PM and non-methane HC + NO_x¹¹ in the baseline and policy scenarios to the estimated SCI engine imports from 2021 to 2035.

An estimated 8 tonnes of PM and 170 tonnes of non-methane HC + NO_x would be reduced in the first year that the more stringent Tier 4 standards come into effect for non-remote, non-backup SCI engines. The incremental emission reductions resulting from newer Tier 4 engines would be realized throughout the lifespan of the engines; therefore, emission reductions would be greater over time as more of the engine fleet transitions to Tier 4. About 108 tonnes of PM and 2 400 tonnes of non-methane HC + NO_x are expected to be reduced in 2035.

In total, from 2021 to 2035, the proposed SCI engine emission standards are expected to reduce emissions of PM by about 900 tonnes and non-methane HC + NO_x by about 28 200 tonnes. Furthermore, although there is no numerical difference in the Tier 4 CO standards compared to those in the lower tiers, reductions in CO may be a co-benefit of the proposed SCI engine emission standards, since one of the technologies that is used to achieve the necessary PM reductions might also reduce emissions of CO.¹²

Reductions in administrative costs

The proposed Regulations are projected to result in a net decrease in administrative costs by eliminating the requirement, for most Canadian companies that import MCI engines, to submit an import declaration to the Minister, if the required declaration information is submitted to CBSA via the Single Window Initiative IID. However, this would be offset to some extent by the introduction of reporting requirements for importers of LSI and SCI

Avantages des moteurs fixes à allumage par compression

Le Ministère a prévu une réduction des émissions pour les moteurs fixes à allumage par compression en appliquant la différence dans les normes d'émissions pour les particules fines et les HC non méthaniques + NO_x¹¹ dans le scénario de référence et le scénario de réglementation aux importations estimées de moteurs fixes à allumage par compression pour la période allant de 2021 à 2035.

Une réduction estimée de 8 tonnes de particules fines et de 170 tonnes de HC non méthaniques + NO_x serait obtenue la première année de l'entrée en vigueur des normes plus contraignantes de niveau 4 pour les moteurs fixes à allumage par compression non de réserve et non destinés à être utilisés dans une région éloignée. La réduction supplémentaire d'émissions que les moteurs conformes aux normes de niveau 4 produisent serait réalisée tout au long de la vie des moteurs. Les réductions d'émissions seraient donc plus importantes au fil du temps à mesure qu'une plus grande partie du parc de moteurs passerait au niveau 4, avec une réduction prévue d'environ 108 tonnes de particules fines et 2 400 tonnes de HC non méthaniques + NO_x en 2035.

Au total, entre 2021 et 2035, les normes d'émissions proposées pour les moteurs fixes à allumage par compression devraient réduire les émissions de particules fines d'environ 900 tonnes et de HC non méthaniques + NO_x d'environ 28 200 tonnes. De plus, bien qu'il n'y ait aucune différence quantitative dans les normes de niveau 4 sur le CO par rapport aux normes des niveaux inférieurs, la réduction des émissions de CO peut être un avantage connexe des normes d'émissions proposées pour les moteurs fixes à allumage par compression, puisque l'une des technologies utilisées pour atteindre la réduction des particules fines nécessaire pourrait également réduire les émissions de CO.¹²

Réduction des coûts d'administration

Le projet de règlement devrait entraîner une diminution nette des coûts d'administration par l'élimination de l'exigence, pour la plupart des entreprises canadiennes qui importent des moteurs mobiles à allumage par compression, de présenter au ministre une déclaration des importations si les renseignements requis dans la déclaration sont présentés à l'ASFC au moyen de la DII de l'initiative de guichet unique. Cependant, cette diminution serait

¹¹ Although the Tier 4 standards provide separate requirements for non-methane HC + NO_x, it is not possible to provide separate estimates for non-methane HC + NO_x reductions due to the proposed Regulations, since these pollutants were deliberately bundled under the Tier 2 and Tier 3 standards to provide flexibility to engine manufacturers.

¹² [Technical bulletin — Diesel Particulate Filter General Information](#)

¹¹ Bien que les normes de la catégorie 4 prévoient des exigences distinctes pour les HC non méthaniques + NO_x, il n'est pas possible de fournir des estimations distinctes pour les réductions des HC non méthaniques + NO_x attribuables au projet de règlement, puisque ces polluants ont été délibérément regroupés sous les normes des catégories 2 et 3 pour donner une certaine souplesse aux fabricants de moteurs.

¹² [Technical bulletin — Diesel Particulate Filter General Information](#)

engines. The present value of the administrative cost savings due to the proposed Regulations is estimated to be around \$16.7 million.

Health benefits

LSI and SCI engine emissions contain air pollutants that are known to cause adverse human health impacts, through inhalation of directly emitted pollutants or via their transformation in the atmosphere to secondary PM_{2.5} and ground-level ozone. The health impacts of these pollutants are well documented in the scientific literature and include an increased risk of various cardiovascular and respiratory outcomes, such as an increased risk of premature mortality, asthma attacks, sick days, emergency room visits, and hospitalizations. In addition, it is recognized that there is no exposure threshold for many of these effects.

The emission reductions resulting from the proposed Regulations are small relative to overall anthropogenic emissions and, given available data, the locations of the emission reductions are estimated at the provincial level only. As a result, detailed photochemical modelling of the impact of these emission changes on Canadian air quality was not conducted. It was also difficult to develop an alternative approach to monetize health benefits, since there is no known correlation between the imports of affected LSI and SCI engines and urban areas. For this reason, there was no credible basis on which to supplement the provincial level data with additional assumptions regarding exposure to human populations. Nevertheless, given the well-established impacts of air pollution on human health and the emissions reductions projected from LSI and SCI engines, it is expected that the proposed Regulations would have meaningful population health benefits in Canada.

As part of the development of the *Multi-Sector Air Pollutant Regulations*, Health Canada carried out an analysis of the health benefits of reducing NO_x emissions from industrial boilers and heaters. That analysis showed that an NO_x reduction from boilers and heaters of approximately 100 000 tons over a period of 20 years would provide health benefits valued at roughly \$390 million in present value. In another example, as part of Health Canada's analysis of the amended *On-Road Vehicle Engine and Emission Regulations* and *Sulphur in Gasoline Regulations*, it was

contrebalancée dans une certaine mesure par l'introduction d'exigences en matière de déclaration pour les importateurs de gros moteurs à allumage commandé et de moteurs fixes à allumage par compression. La valeur actuelle des économies des coûts d'administration attribuables au projet de règlement est estimée à environ 16,7 millions de dollars (M\$).

Avantages pour la santé

Les émissions des gros moteurs à allumage commandé et des moteurs fixes à allumage par compression contiennent des polluants atmosphériques dont on sait qu'ils ont des effets nocifs sur la santé humaine, par inhalation de polluants directement émis ou par leur transformation dans l'atmosphère en PM_{2,5} secondaires et ozone troposphérique. Les effets de ces polluants sur la santé sont bien documentés dans la littérature scientifique et comprennent un risque accru de diverses affections cardiovasculaires et respiratoires, y compris un risque accru de mortalité prématurée, ainsi qu'un risque accru de crises d'asthme, de jours de maladie, de visites aux urgences et d'hospitalisations. De plus, il est reconnu qu'il n'y a pas de seuil d'exposition pour plusieurs de ces effets.

Les réductions d'émissions résultant du projet de règlement sont faibles par rapport à l'ensemble des émissions anthropiques et, compte tenu des données disponibles, les emplacements géographiques des réductions des émissions sont estimés à l'échelle provinciale seulement. Par conséquent, aucune modélisation photochimique détaillée de l'impact de ces changements des émissions sur la qualité de l'air au Canada n'a été effectuée. Il fût également difficile d'élaboration une approche de rechange pour monétiser les avantages pour la santé puisqu'il n'existe aucune corrélation connue entre les importations des gros moteurs à allumage commandé et des moteurs fixes à allumage par compression touchés et les zones urbaines. Pour cette raison, il n'y avait aucune base crédible pour compléter les données provinciales par des hypothèses supplémentaires concernant l'exposition des populations humaines. Néanmoins, compte tenu des effets bien établis de la pollution atmosphérique sur la santé humaine et des réductions d'émissions projetées des gros moteurs à allumage commandé et des moteurs fixes à allumage par compression, on s'attend à ce que le projet de règlement ait des avantages significatifs pour la santé de la population au Canada.

Dans le cadre de l'élaboration du *Règlement multisectoriels sur les polluants atmosphériques*, Santé Canada a effectué une analyse sur les avantages pour la santé de la réduction des émissions de NO_x des chaudières et des appareils de chauffage industriels. Cette analyse a montré qu'une réduction des NO_x des chaudières et des appareils de chauffage d'environ 100 000 tonnes sur une période de 20 ans procurerait des avantages pour la santé évalués à environ 390 millions de dollars en valeur actuelle. Dans un autre exemple, dans le cadre de l'analyse du *Règlement*

estimated that new vehicle and fuel standards would prevent approximately 28 000 tons of NO_x, 16 000 tons of VOCs, and 720 tons of PM2.5 from being emitted from vehicles in the year 2030. It was estimated that the health benefits associated with these emission reductions would be roughly \$1.5 billion for year 2030 alone, or \$1 billion in present value. These two examples illustrate that the health benefits associated with air pollution emission reductions from a regulation can be substantial.

Environmental benefits

Air pollutants such as NO_x, VOCs and CO are precursors to the formation of secondary particulate matter and ground-level ozone, which impact air quality and the environment by damaging forest ecosystems, crops and wildlife. Deposition of excess nitrogen from NO_x to surface waters may also lead to lake and stream eutrophication, which poses a threat to aquatic biota. Finally, smog and deposition of suspended particles may impair visibility and result in the soiling of surfaces, respectively, thereby reducing the welfare of residents and recreationists, and potentially increasing cleaning expenditures. Detailed modelling of the environmental benefits was not conducted as a result of the data limitations mentioned above.

Costs

LSI costs

Compliance costs per LSI engine to meet the Tier 2 emission standards are assumed to be relatively minor. These standards have been implemented in the United States since 2004, thereby giving manufacturers many years to achieve efficiencies in the manufacturing process. Furthermore, expensive after-treatment devices are not required in order to comply with the proposed Tier 2 emission limits. For this reason, input values from the U.S. Regulatory Impact Analysis were inflated to 2018 Canadian dollars to arrive at a reasonable approximation of the engine compliance costs for the proposed LSI standards. Based on this information, the undiscounted per-engine costs are therefore assumed to be approximately \$1,100 for those that use gasoline and multi-fuel and \$750 for those that use liquefied petroleum gas (LPG) or natural gas (NG). These incremental costs represent a relatively small proportion of total machine costs, which range from \$10,000 to over \$200,000. Given that 90% of LSI engine imports are assumed to comply with the Tier 2 standards in the baseline scenario, the costs of the majority of machines on the market are already expected to have these cost increases reflected in their prices.

sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs et du Règlement sur le soufre dans l'essence, on a estimé que de nouvelles normes sur les véhicules et les carburants permettraient d'éviter qu'environ 28 000 tonnes de NO_x, 16 000 tonnes de COV et 720 tonnes de PM_{2,5} soient émises par les véhicules en l'an 2030. On a estimé que les avantages pour la santé associés à ces réductions d'émissions seraient d'environ 1,5 milliard de dollars pour la seule année 2030, soit 1 milliard de dollars en valeur actuelle. Ces deux exemples montrent que les avantages pour la santé associés à la réduction des émissions de polluants atmosphériques découlant d'un règlement peuvent être considérables.

Avantages environnementaux

Les polluants atmosphériques comme les NO_x, les COV et le CO sont des précurseurs de la formation de particules fines secondaires et d'ozone troposphérique, qui nuisent à la qualité de l'air et à l'environnement en causant des dommages aux écosystèmes forestiers, aux cultures et aux espèces sauvages. Le dépôt d'excès d'azote provenant des NO_x sur les eaux de surface peut aussi mener à l'eutrophication de celles-ci, ce qui pose une menace au biote aquatique. Finalement, le smog et le dépôt de particules en suspension peuvent respectivement réduire la visibilité et souiller les surfaces, ce qui réduit le bien-être des habitants et des amateurs de plein air et peut accroître les dépenses de nettoyage. La modélisation détaillée des avantages pour l'environnement n'a pas été effectuée en raison des limites des données mentionnées ci-dessus.

Coûts

Coûts liés aux gros moteurs à allumage commandé

Les coûts de mise en conformité des gros moteurs à allumage commandé que représentent les normes d'émissions de niveau 2 sont censés être relativement mineurs. Ces normes sont en vigueur aux États-Unis depuis 2004, ce qui a donné aux fabricants de nombreuses années pour réaliser des gains d'efficacité dans le processus de fabrication. De plus, il n'est pas nécessaire de recourir à des dispositifs de post-traitement coûteux pour se conformer aux limites d'émission de niveau 2 proposées. Pour ces raisons, les valeurs tirées de l'étude d'impact de la réglementation américaine ont été ajustées en dollars canadiens de 2018 afin d'obtenir une approximation raisonnable des coûts de conformité des moteurs pour les normes proposées pour les gros moteurs à allumage commandé. D'après ces renseignements, les coûts non actualisés par moteur sont donc estimés à environ 1 100 \$ pour ceux qui utilisent de l'essence et des carburants multiples et à 750 \$ pour ceux qui utilisent du gaz de pétrole liquéfié ou du gaz naturel. Ces coûts différentiels représentent une proportion relativement faible des coûts totaux des machines, qui varient de 10 000 \$ à plus de 200 000 \$. Étant donné que 90 % des importations de gros moteurs à allumage

Using import data from CBSA, these undiscounted annual costs are estimated at \$2.4M in 2021, and are estimated to rise to \$2.8M in 2035. In present value terms, costs are expected to decrease over time, despite an assumed growth rate in LSI engine imports, due to the effects of discounting. The engine compliance costs that would result from the proposed LSI emission standards from 2021 to 2035 are estimated to be about \$29M.

SCI costs

The after-treatment devices, which are often required to meet the Tier 4 NO_x and PM limits, can significantly increase costs when compared to SCI engines of lower tiers. In order to arrive at an accurate estimate of the costs that would be incurred as a result of the proposed Regulations, the Department established a contract to obtain engine cost differentials between the tiers over a variety of power ranges. In addition to the increase in capital cost paid by Canadian importers of SCI engines, there are incremental operating costs associated with the proper use of the after-treatment devices. This includes refilling certain fluids that are used to reduce the release of NO_x, and replacing filters that are used to reduce the release of PM.

The following table presents the average per-engine undiscounted capital and operating costs that are expected to be incurred as a result of the transition to Tier 4 from the Tier 2 or Tier 3 standards.

Table 4: Average per-engine incremental costs for Tier 4 SCI engines

Engine Size (kW)	Capital (One Time)	Operating (Annual)	Tier 4 Technologies
19-37	\$2,000	—	DPF ^a +DOC ^b
37-56	\$3,900	—	DPF+DOC
56-75	\$5,600	\$20	DPF+DOC+SCR ^c
75-130	\$7,500	\$40	DPF+DOC+SCR
130-225	\$10,600	\$50	DPF+DOC+SCR
225-450	\$21,500	\$120	DPF+DOC+SCR

commandé sont censées être conformes aux normes de niveau 2 dans le scénario de référence, le prix de la majorité des machines sur le marché devrait déjà refléter ces augmentations.

En utilisant les données sur les importations de l'ASFC, ces coûts annuels non actualisés sont estimés à 2,4 millions de dollars en 2021 et devraient atteindre 2,8 millions de dollars en 2035. En valeur actualisée, les coûts devraient diminuer avec le temps en raison des effets de l'actualisation, malgré un taux de croissance supposé des importations de gros moteurs à allumage commandé. Les coûts de mise en conformité des moteurs qui découleraient des normes d'émissions proposées pour les gros moteurs à allumage commandé de 2021 à 2035 sont estimés à environ 29 millions de dollars.

Coûts liés aux moteurs fixes à allumage par compression

Les dispositifs de post-traitement qui sont souvent nécessaires pour respecter les limites de NO_x et de particules fines associées aux normes de niveau 4 peuvent faire augmenter considérablement les coûts par rapport aux moteurs fixes à allumage par compression conformes aux normes de niveaux inférieurs. Afin de parvenir à une estimation précise des coûts qui résulteraient du projet de règlement, le Ministère a conclu un contrat pour obtenir les écarts de coûts des moteurs pour les normes de divers niveaux dans diverses gammes de puissance. En plus de l'augmentation des coûts en capital payés par les importateurs canadiens de moteurs fixes à allumage par compression, il y a des coûts d'exploitation supplémentaires associés à l'utilisation appropriée des dispositifs de post-traitement. Cela comprend le renouvellement de certains fluides utilisés pour réduire les émissions de NO_x et le remplacement des filtres utilisés pour réduire les émissions de particules fines.

Le tableau suivant présente les coûts d'investissement et d'exploitation moyens non actualisés par moteur qui devraient être engagés par suite de la transition des normes de niveau 2 ou de niveau 3 aux normes de niveau 4.

Tableau 4 : Coûts différentiels moyens par moteur pour les moteurs fixes à allumage par compression de niveau 4

Puissance du moteur (kW)	Capital (une fois)	Opération (annuel)	Technologies du niveau 4
19-37	2 000 \$	—	DPF ^a +DOC ^b
37-56	3 900 \$	—	DPF+DOC
56-75	5 600 \$	20 \$	DPF+DOC+SCR ^c
75-130	7 500 \$	40 \$	DPF+DOC+SCR
130-225	10 600 \$	50 \$	DPF+DOC+SCR
225-450	21 500 \$	120 \$	DPF+DOC+SCR

Engine Size (kW)	Capital (One Time)	Operating (Annual)	Tier 4 Technologies
450–560	\$20,500	\$260	DPF+DOC+SCR
560–2237.1	\$82,200	\$1,900	DOC+SCR

- ^a Diesel particulate filter
^b Diesel oxidation catalyst
^c Selective catalytic reduction

The proposed Regulations are expected to increase engine costs by about 35% to 50% relative to their costs in the baseline scenario. Given that the purchase of machines powered by SCI engines represents a significant capital expenditure, these cost impacts are expected to be amortized over the lifespan of the machines, which is typically about 15 years.

Applying the above-mentioned per-engine cost increments to the estimated number of non-compliant imports in the first year that the proposed Regulations would come into effect yields a present value capital cost of \$2.8M in 2021. The present value capital costs are estimated to be about \$1.6M in 2035, with a total discounted capital cost from 2021 to 2035 of about \$33M. Operating costs would be about \$40,000 in 2021. Operating costs are higher in the later years of the analysis, as more Tier 4 engines are in operation over time, with about \$340,000 in present value expected in 2035. In total, the discounted operating costs that would be incurred as a result of the proposed Regulations would be about \$3.2M over 2021 to 2035, for a total present value cost associated with the proposed SCI emission standards of approximately \$36M.

Miscellaneous costs

Importers and manufacturers of LSI and SCI engines, or the machines that use them, would also carry miscellaneous costs under the regulatory scenario. These additional costs include external testing to demonstrate compliance, and providing, updating and/or translating engine operating instructions for engine purchasers. These costs are estimated to be \$6.8M over 2021 to 2035.

Government costs

The federal government would also carry some costs as a result of the proposed Regulations for compliance promotion and enforcement. With respect to enforcement costs, a one-time amount of \$340,800 would be required for the training of enforcement officers and \$72,600 for strategic intelligence assessment work. Additionally, the estimated annual cost of administration, coordination and analysis to support enforcement activities is \$34,000. The annual

Puissance du moteur (kW)	Capital (une fois)	Opération (annuel)	Technologies du niveau 4
450-560	20 500 \$	260 \$	DPF+DOC+SCR
560-2237.1	82 200 \$	1 900 \$	DOC+SCR

- ^a Filtre à particules
^b Catalyseur à oxydation diesel
^c Réduction catalytique sélective

On s'attend à ce que le projet de règlement augmente les coûts des moteurs d'environ 35 % à 50 % par rapport à leurs coûts dans le scénario de référence. Étant donné que l'achat de machines équipées de moteurs fixes à allumage par compression représente une dépense d'investissement importante, ces incidences sur les coûts devraient être amorties sur la durée de vie des machines, qui est habituellement d'environ 15 ans.

L'application de ces augmentations de coût par moteur au nombre estimatif d'importations non conformes au cours de la première année d'entrée en vigueur du projet de règlement donne un coût en capital actualisé de 2,8 M\$ en 2021. La valeur actualisée des coûts en capital est estimée à environ 1,6 million de dollars en 2035, avec un coût en capital total actualisé d'environ 33 millions de dollars entre 2021 et 2035. Les coûts d'exploitation s'élèveraient à environ 40 000 \$ en 2021. Les coûts d'exploitation sont plus élevés au cours des dernières années de l'analyse, car un plus grand nombre de moteurs conformes aux normes de niveau 4 seront en exploitation, ce qui portera la somme à environ 340 000 \$ en 2035. Au total, les coûts d'exploitation actualisés résultant du projet de règlement représenteraient environ 3,2 M\$ de 2021 à 2035, soit une valeur actualisée totale d'environ 36 M\$.

Coûts divers

Les importateurs et les fabricants de gros moteurs à allumage commandé et de moteurs fixes à allumage par compression supporteraient des coûts divers dans le scénario de réglementation, et les machines qui les utilisent, assument aussi des coûts supplémentaires. Ces coûts supplémentaires comprennent des essais effectués par des agents externes pour démontrer la conformité et fournir, mettre à jour ou traduire les instructions d'exploitation des moteurs pour leurs acheteurs. On estime ces coûts à 6,8 M\$ entre 2021 et 2035.

Coûts pour le gouvernement

Le gouvernement fédéral assumerait également certains coûts en raison du projet de règlement qui seraient liés à la promotion de la conformité et à son application. En ce qui concerne les coûts d'application, un montant ponctuel de 340 800 \$ serait nécessaire pour la formation des agents de l'autorité et 72 600 \$ pour l'évaluation du renseignement stratégique. En outre, le coût annuel estimé de l'administration, de la coordination et de l'analyse pour

enforcement costs are estimated to be about \$241,900 broken down as follows: roughly \$117,400 for inspections (which includes operations and maintenance costs, transportation and sampling costs) and measures to deal with alleged violations (including warnings, environmental protection compliance orders and injunctions), approximately \$52,800 for investigations, and about \$37,700 for prosecutions, with no additional investments expected to be required for ongoing intelligence.

Alternative test procedures for SCI engines

In contrast to Tier 4 certified SCI engines that are imported from U.S. equipment manufacturers, certain businesses specialize in the production of exhaust after-treatment units that can be added to new Tier 2 or Tier 3 engines to further reduce emissions. These products may be sold to achieve compliance with the provincial engine emissions limits in Ontario, or with the facility-level emission standards in other provinces. To provide flexibility in the demonstration of conformity for these businesses, the proposed Regulations include provisions that would allow for alternative testing to the U.S. EPA methods. Alternative methods must be equivalent or more stringent as the U.S. EPA certification test procedures as determined by the Minister.

Due to data limitations, the allowance of alternative testing methods was not factored into the central analysis.

Summary

The following is a summary of the benefits and costs that are expected to result from the implementation of the proposed Regulations.

Table 5: Summary of estimated benefits and costs, 2020 to 2035

		Total (PV)	Annualized Average
A. Quantified impacts (in Can\$, 2018 price level)			
Benefits			
Industry	Fuel savings	110,867,233	9,286,969
Industry	Administrative cost savings	16,666,682	1,396,111
Industry	Maintenance cost savings	8,985,335	752,671
Canadians	GHG emission reductions	7,801,853	653,535
<i>Total monetized benefits</i>		<i>144,321,102</i>	<i>12,089,285</i>

appuyer les activités d’application est de 34000 \$. Les coûts annuels d’application sont estimés à environ 241 900 \$, répartis comme suit : environ 117400 \$ pour les inspections (coûts de fonctionnement et d’entretien ainsi que coûts de transport et d’échantillonnage) et les mesures pour faire face aux infractions présumées (y compris les avertissements, les ordonnances et les injonctions de conformité en matière de protection de l’environnement), environ 52 800 \$ pour les enquêtes, environ 37 700 \$ pour les poursuites et aucun investissement supplémentaire pour les activités de renseignement en cours.

Procédures d’essai de remplacement pour les moteurs fixes à allumage par compression

Par opposition aux moteurs fixes à allumage par compression certifiés de niveau 4 qui sont importés de fabricants des États-Unis, certaines entreprises se spécialisent dans la production de dispositifs de post-traitement des gaz d’échappement pouvant être ajoutés aux nouveaux moteurs de niveau 2 ou de niveau 3 afin de réduire les émissions. Ces produits peuvent être vendus pour se conformer aux limites provinciales des émissions des moteurs en Ontario ou aux normes d’émissions applicables aux installations dans les autres provinces. Afin de faire preuve de souplesse envers ces entreprises dans la démonstration de la conformité, le projet de règlement comprend des dispositions qui permettraient des essais de remplacement des méthodes de l’EPA des États-Unis. Les méthodes de remplacement doivent être équivalentes ou plus strictes que les procédures d’essai de certification de l’EPA des États-Unis, selon l’orientation du ministre.

En raison des limites touchant les données, le montant que représentent les méthodes d’essai de remplacement n’a pas été pris en compte dans l’analyse centrale.

Résumé

Un résumé des avantages et des coûts qui devraient découler de la mise en œuvre du projet de règlement est présenté ci-dessous.

		Total (PV)	Annualized Average
A. Quantified impacts (in Can\$, 2018 price level) – Continued			
Costs			
Industry	LSI engine compliance costs	29,106,079	2,438,117
Industry	SCI engine compliance costs	32,580,809	2,729,183
Industry	SCI engine operating costs	3,184,205	266,730
Industry	Miscellaneous compliance costs	6,754,266	565,782
Government	Government costs	3,620,986	288,270
<i>Total monetized costs</i>		<i>75,246,347</i>	<i>6,288,081</i>
Net monetized benefits		69,074,756	5,801,204
B. Quantified impacts (in non-)			
Positive impacts			
Canadians	CO emission reductions (t)	179,470.9	11,964.72
Canadians	NO _x emission reductions (t)	26,919.6	1,794.64
Canadians	VOC emission reductions (t)	10,601.4	706.76
Canadians	CO ₂ equivalent emission reductions (t)	133,079.4	8,871.96
Canadians	Non-methane HC + NO _x emission reductions (t)	19,626.9	1,308.46
Canadians	PM2.5 emission reductions (t)	875.7	58.38
Canadians	Reduced consumption of natural gas (ML)	145.2	9.68
Canadians	Reduced consumption of propane (ML)	137.7	9.18
Canadians	Reduced consumption of gasoline and multi-fuel (ML)	56.1	3.74
Negative impacts			
Canadians	None	0	0
C. Qualitative impacts			
Positive health impacts (avoided health issues) to Canadians from reductions in air pollutant emissions			

Note: A 3% discount rate was used to calculate present value.

Tableau 5 : Résumé des avantages et des coûts estimés, 2020 à 2035

		Total (PV)	Moyenne annualisée
A. Incidences chiffrées (en \$ CA, niveau des prix de 2018)			
Avantages			
Industrie	Économies d'essence	110 867 233	9 286 969
Industrie	Économie sur les coûts administratifs	16 666 682	1 396 111
Industrie	Économie sur les coûts de maintenance	8 985 335	752 671
Canadiens	Réduction des émissions de GES	7 801 853	653 535
<i>Total des avantages</i>		<i>144 321 102</i>	<i>12 089 285</i>
Coûts			
Industrie	Coûts de conformité pour les gros moteurs à allumage commandé	29 106 079	2 438 117
Industrie	Coûts de conformité pour les moteurs fixes à allumage par compression	32 580 809	2 729 183

		Total (PV)	Moyenne annualisée
A. Incidences chiffrées (en \$ CA, niveau des prix de 2018) [suite]			
Coûts (suite)			
Industrie	Coûts d'opération pour les moteurs fixes à allumage par compression	3 184 205	266 730
Industrie	Coûts de conformité divers	6 754 266	565 782
Gouvernement	Coûts pour le gouvernement	3 620 986	288 270
<i>Total des coûts</i>		<i>75 246 347</i>	<i>6 288 081</i>
Avantages nets		69 074 756	5 801 204
B. Incidences chiffrées (autre que \$)			
Incidences positives			
Canadiens	Réduction des émissions de CO (t)	179 470,9	11 964,72
Canadiens	Réduction des émissions de NO _x (t)	26 919,6	1 794,64
Canadiens	Réduction des émissions de COV (t)	10 601,4	706,76
Canadiens	Réduction des émissions de CO ₂ (t)	133 079,4	8 871,96
Canadiens	Réduction des émissions d'hydrocarbures non méthanique + NO _x (t)	19 626,9	1 308,46
Canadiens	Réduction des émissions de PM2.5 (t)	875,7	58,38
Canadiens	Réduction de consommation de gaz naturel (ML)	145,2	9,68
Canadiens	Réduction de consommation de propane (ML)	137,7	9,18
Canadiens	Réduction de consommation de gazoline et multi-carburant (ML)	56,1	3,74
Incidences négatives			
Canadiens	aucun	0	0
C. Incidences qualitatives			
Effets positifs sur la santé (problèmes de santé évités) des Canadiens provenant des réductions des émissions de polluants atmosphériques.			

Note : La valeur actualisée a été calculée à un taux de 3 %.

A sensitivity analysis with a 7% discount rate was also conducted. Total monetized costs would be \$53,456,726 and total monetized benefits would be about \$100,286,399 in present value when using a 7% discount rate. This scenario therefore implies a net benefit of \$46,829,673 in present value.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule would apply to the proposed Regulations. Since importers of LSI and SCI engines currently have no reporting requirements, the proposed Regulations would increase the administrative burden incurred due to imports of these engines by imposing reporting requirements. This increase in administrative burden is associated with learning about regulatory requirements, record keeping, and gathering and submitting information to demonstrate compliance, among other things. This increase would be more than offset by a

Une analyse de sensibilité avec un taux d'actualisation de 7 % a également été effectuée. Le total des coûts monétisés serait de 53 456 726 \$ et le total des avantages monétisés serait d'environ 100 286 399 \$ en valeur actualisée, en utilisant un taux d'actualisation de 7 %. Ce scénario se traduit donc par un avantage net de 46 829 673 \$ en valeur actualisée.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » s'appliquerait au projet de règlement. Étant donné que les importateurs de gros moteurs à allumage commandé et de moteurs fixes à allumage par compression n'ont actuellement aucune obligation en matière de déclaration, le projet de règlement augmenterait le fardeau administratif découlant des importations de ces moteurs en imposant des exigences de déclaration. Cette augmentation du fardeau administratif est associée à l'apprentissage des exigences réglementaires, à la tenue des dossiers, ainsi qu'à la collecte et

decrease in the administrative burden incurred as a result of proposed changes associated with import declarations for MCI engines, as the proposed Regulations would eliminate the requirement for most Canadian companies that import MCI engines to submit an import declaration to the Minister if the required declaration information is submitted to CBSA via the Single Window Initiative IID. These flexible reporting options are assumed to decrease administrative burden through time savings due to reduced information retrieval, and reporting or submitting information. This corresponds with reduced labour costs to staff in administrative as well as management positions. Overall, the off-road engine and machine industry as a whole is expected to incur a net decrease in administrative burden; therefore, this proposal is an OUT.

Stakeholders familiar with the existing reporting requirements were consulted on the administrative costs associated with import declarations and report submissions. Companies that were familiar with the reporting requirements of the current Regulations were sent a questionnaire asking them to confirm the Department's administrative burden estimates or to supply their own estimates. The Department considered their estimates when calculating the administrative burden change that would result from the proposed Regulations.

The current Regulations would be repealed and replaced with the proposed Regulations, satisfying the requirement that no additional regulatory titles be created. Using constant 2012 Canadian dollars, a 10-year time frame and a 7% discount rate, the proposed Regulations are expected to result in annualized cost savings of \$695,722, which is equivalent to an annualized savings of \$210 per small business.¹³

Small business lens

For the purposes of the small business lens analysis, a proxy value was generated to estimate the number of small businesses that import MCI, LSI, and SCI engines into Canada.¹⁴ By analyzing information on imports into Canada for the 2016 calendar year, it was established that, in general, companies that import fewer than 21 engines

à la présentation de renseignements pour démontrer la conformité, entre autres choses. Cette augmentation serait plus que compensée par une diminution du fardeau administratif découlant des modifications proposées associées aux déclarations d'importation des moteurs mobiles à allumage par compression, puisque le projet de règlement éliminerait l'obligation pour la plupart des entreprises canadiennes qui importent des moteurs mobiles à allumage par compression de soumettre une déclaration d'importation au ministre si les renseignements requis sur la déclaration sont soumis à l'ASFC par le biais des procédures de la DII de l'initiative du guichet unique. On suppose que ces options souples de production de rapports réduisent le fardeau administratif grâce à des économies de temps en raison de la réduction de la recherche d'information, de la production de rapports et de la présentation de l'information. Cela correspond à une réduction des coûts de main-d'œuvre pour le personnel des postes administratifs et de gestion. Dans l'ensemble, l'industrie des moteurs et des machines hors route dans son ensemble devrait subir une diminution nette du fardeau administratif; par conséquent, cette initiative est une suppression.

Les intervenants qui connaissent bien les exigences actuelles en matière de rapports ont été consultés au sujet des coûts administratifs associés aux déclarations d'importation et à la présentation des rapports. Les entreprises qui connaissaient bien les exigences du règlement actuel en matière de rapports ont reçu un questionnaire leur demandant de confirmer les estimations du fardeau administratif du Ministère ou de fournir leurs propres estimations. Le Ministère a tenu compte de leurs estimations lorsqu'il a calculé la modification du fardeau administratif qui découlerait du projet de règlement.

Le règlement actuel serait abrogé et remplacé par le projet de règlement, satisfaisant ainsi à l'obligation de ne créer aucun nouveau titre réglementaire. En utilisant des dollars canadiens constants de 2012, une période de 10 ans et un taux d'actualisation de 7 %, le projet de règlement devrait entraîner des économies de coûts annualisées de 695 722 \$, ce qui équivaut à une économie annualisée de 210 \$ par petite entreprise¹³.

Lentille des petites entreprises

Aux fins de l'analyse de la lentille des petites entreprises, une valeur de substitution a été générée pour estimer le nombre de petites entreprises qui importent des moteurs mobiles à allumage par compression, des gros moteurs à allumage commandé et des moteurs fixes à allumage par compression au Canada¹⁴. En analysant l'information sur

¹³ The total and per-small-business annualized costs savings are \$695,722.22 and \$210.27, respectively.

¹⁴ A small business is typically defined as any business, including its affiliates, that has fewer than 100 employees or between \$30,000 and \$5,000,000 in annual gross revenues. "Guide for the Small Business Lens." Treasury Board of Canada Secretariat

¹³ Les économies de coûts annualisées totales et par petite entreprise sont respectivement de 695 722,22 \$ et 210,27 \$.

¹⁴ Une petite entreprise est habituellement définie comme toute entreprise, filiales comprises, qui compte moins de 100 employés ou qui génère entre 30 000 \$ et 5 000 000 \$ en revenus annuels bruts. « Guide sur la Lentille des petites entreprises », Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.

in a calendar year could be classified as small businesses or “small business importers,” based on the declared values of their imports made under several transportation-related regulations administered by the Department. As a result, it is estimated that the proposed Regulations would have an impact on up to 2 652 small business importers. Using historical data on the proportion of LSI and SCI engine imports by business size, these small businesses are expected to carry incremental compliance costs of \$2,096,205 in net present value, and \$298,452 annualized.¹⁵

Further, a small number of machine manufacturing companies that install or modify fuel systems on MCI, LSI, and SCI engines in Canada would be considered engine manufacturers under the proposed Regulations, and they would consequently be required to demonstrate compliance with the evaporative emission standards. It is assumed that, in order to demonstrate compliance, all of the small Canadian manufacturers would opt to use engine components that have already been certified by the U.S. EPA to avoid carrying the costs associated with independently conducting emission test procedures.

The proposed Regulations contain two elements that would reduce administrative burden for small businesses. First, as described above, the proposed Regulations introduce the option to fulfill import declaration requirements via the CBSA’s Single Window Initiative and service providers that are qualified to transmit IIDs. Second, businesses who are not “companies” as defined under CEPA and who also import fewer than 10 engines in a calendar year would be exempted from the requirement to submit declarations to the Minister. Using constant 2012 Canadian dollars, a 10-year time frame and a 7% discount rate, these flexible reporting options would result in annualized savings of about \$1,046,170 for select small businesses, using a 10-year time frame, a 7% discount rate, and expressing values in 2012 Canadian dollars. The present value of the administrative cost savings for all businesses is estimated to be \$8,984,206.

Although businesses that are not “companies,” as defined in CEPA, that import fewer than 10 engines per calendar year would not be required to submit declarations,

les importations au Canada pour l’année civile 2016, il a été établi qu’en général les entreprises qui importent moins de 21 moteurs au cours d’une année civile peuvent être classées comme petites entreprises ou « petits importateurs » en se fondant sur la valeur déclarée de leurs importations en vertu de plusieurs règlements relatifs aux transports administrés par le Ministère. Par conséquent, on estime que le projet de règlement aura une incidence sur un nombre maximal de 2 652 petits importateurs. En utilisant les données historiques sur la proportion des importations de gros moteurs à allumage commandé et des moteurs fixes à allumage par compression selon la taille de l’entreprise, on s’attend à ce que ces petites entreprises engagent des coûts de conformité différentiels de 2 096 205 \$ en valeur actualisée nette et de 298 452 \$ annualisés¹⁵.

De plus, un petit nombre de fabricants de machines qui installent ou modifient des systèmes d’alimentation en carburant de moteurs mobiles à allumage par compression, de gros moteurs à allumage commandé et de moteurs fixes à allumage par compression au Canada seraient considérés comme des fabricants de moteurs en vertu du projet de règlement et seraient tenus de démontrer leur conformité aux normes d’émissions de gaz d’évaporation. On suppose que, pour démontrer la conformité, tous les petits fabricants canadiens choisiraient d’utiliser des composants de moteur qui ont déjà été certifiés par l’EPA des États-Unis afin d’éviter d’engager des coûts associés à des procédures d’essai des émissions indépendantes.

Le projet de règlement contient deux éléments qui réduiraient le fardeau administratif des petites entreprises. Premièrement, tel qu’il est décrit ci-dessus, le projet de règlement introduit la possibilité de satisfaire aux exigences de déclaration d’importation par l’entremise de l’Initiative du guichet unique de l’ASFC et des fournisseurs de services qui sont qualifiés pour transmettre les IID. Deuxièmement, les entreprises qui ne sont pas des « entreprises » au sens de la LCPE et qui importent également moins de 10 moteurs au cours d’une année civile seraient exemptées de l’obligation de présenter des déclarations au ministre. En utilisant des dollars canadiens constants de 2012, une période de 10 ans et un taux d’actualisation de 7 %, ces options de déclaration souples se traduiraient par des économies annualisées d’environ 1 046 170 \$ pour certaines petites entreprises, en utilisant une période de 10 ans, un taux d’actualisation de 7 % et une valeur en dollars canadiens de 2012. La valeur actualisée des économies de coûts administratifs pour toutes les entreprises est estimée à 8 984 206 \$.

Bien que les entreprises qui ne sont pas des « entreprises » au sens de la LCPE et qui importent moins de 10 moteurs par année civile ne seraient pas tenues de présenter des

¹⁵ The per-business costs would therefore be approximately \$790 in constant 2012 Canadian dollars, using a 10-year time frame and a 7% discount rate.

¹⁵ Les coûts par entreprise seraient donc d’environ 790 \$ en dollars canadiens constants de 2012, selon un calendrier de 10 ans et un taux d’actualisation de 7 %.

compliance monitoring and enforcement of the regulatory requirements can be effected through the use of Harmonized System Code import data from CBSA. Therefore, this flexibility is not expected to introduce any considerable risks to human health or the environment as a result.

From December 2014 through June 2015, and in November 2017, the Department consulted five small businesses subject to the Regulations, as well as three industry associations representing small importers in Canada, in order to discuss the proposed measures to reduce administrative burden under the proposed Regulations. During these discussions, the Department proposed options for submitting importation declarations. In general, the stakeholders were supportive of the proposed option of accepting CBSA's Integrated Import Declaration, and of not requiring submission of declarations for businesses that are not "companies" as defined by CEPA and that import fewer than 10 engines annually.

Consultation

LSI and MCI engines consultation

A preconsultation webinar invitation was sent out to approximately 90 stakeholders, consisting of a cross-section of small, medium and large business, and industry associations. The webinar took place on December 3, 2014, and there were approximately 40 attendees comprising MCI and LSI importers and manufacturers, including three associations (Association of Equipment Manufacturers, Engine Manufacturers Association, and Industrial Truck Association). These stakeholders were provided with an overview of the planned provisions for LSI engines and the regulatory changes being considered for MCI engines. Participants expressed broad support for the alignment of the proposed Regulations with the corresponding regulations in the United States and the proposed reduction in administrative burden.

A working group of MCI and LSI stakeholders was established in February 2015 to discuss certain provisions of the proposed Regulations. The working group consisted of approximately 10 industry stakeholders comprised of association representatives, engine manufacturers and Canadian importers. Two working group discussions were held in March 2015. There was broad support for the proposed approach to streamline reporting as well as other proposed administrative flexibility. Stakeholders were also supportive of aligning standards for compression-ignition (CI) engines used in off-road recreational vehicles with those of the U.S. EPA.

déclarations, la surveillance de la conformité et l'application des exigences réglementaires peuvent être effectuées au moyen des données d'importation du Code du Système harmonisé de l'ASFC. Par conséquent, cette souplesse ne devrait pas entraîner de risques considérables pour la santé humaine ou l'environnement.

De décembre 2014 à juin 2015, et en novembre 2017, le Ministère a consulté cinq petites entreprises assujetties au Règlement, ainsi que trois associations industrielles représentant les petits importateurs au Canada, afin de discuter des mesures proposées pour réduire le fardeau administratif en vertu du règlement proposé. Au cours de ces discussions, le Ministère a proposé des options pour la présentation des déclarations d'importation. En général, les intervenants appuyaient l'option proposée d'accepter la déclaration d'importation intégrée de l'ASFC et de ne pas exiger la présentation de déclarations pour les entreprises qui ne sont pas des « entreprises » au sens de la LCPE et qui importent moins de 10 moteurs annuellement.

Consultation

Consultation sur les gros moteurs à allumage commandé et les moteurs mobiles à allumage par compression

Une invitation à participer à un webinaire de consultation préalable a été envoyée à environ 90 intervenants, soit un échantillon représentatif de petites, moyennes et grandes entreprises et d'associations industrielles. Le webinaire a eu lieu le 3 décembre 2014, et il y avait environ 40 participants comprenant des importateurs et des fabricants de gros moteurs à allumage commandé et de moteurs mobiles à allumage par compression, dont trois associations (Association of Equipment Manufacturers, Engine Manufacturers Association and Industrial Truck Association). Ces intervenants ont reçu un aperçu des dispositions prévues pour les gros moteurs à allumage commandé et des modifications réglementaires envisagées pour les moteurs mobiles à allumage par compression. Les participants se sont déclarés largement favorables à l'harmonisation du projet de règlement avec la réglementation correspondante aux États-Unis et à la réduction proposée du fardeau administratif.

Un groupe de travail composé d'intervenants intéressés par les gros moteurs à allumage commandé et les moteurs mobiles à allumage par compression a été créé en février 2015 pour discuter de certaines dispositions du projet de règlement. Le groupe de travail était composé d'environ 10 intervenants de l'industrie composés de représentants d'associations, de fabricants de moteurs et d'importateurs canadiens. Deux discussions du groupe de travail ont eu lieu en mars 2015. L'approche proposée pour rationaliser les rapports et d'autres éléments de flexibilité administratifs proposés ont reçu un large soutien. Les intervenants étaient également pour

A working group meeting was held in April 2016 to discuss a proposed approach for the replacement engine provisions under the current Regulations. The Department presented an overview of the current replacement engine provisions in the current Regulations, the issues under consideration, and a proposed solution to be considered for the proposed Regulations. Overall, the attendees were appreciative of the opportunity to comment and expressed that Canadian provisions should more closely mirror similar provisions in the United States, minimize delays to getting replacement engines into service, and minimize reporting burden. The Department provided answers to several questions concerning administration of the current provisions and acceptable evidence of conformity.

A face-to-face meeting took place in November 2017 with 19 stakeholders, mostly representing large businesses and two industry associations, to discuss a proposed approach to declaration and reporting requirements, and several technical topics including requirements for replacement engines, engines used in hazardous locations, and the use of emission control override devices in machines used in emergency situations. Following the discussions, industry provided additional information relevant to the discussed topics to support regulatory development activities.

Provinces and territories were consulted through the Canadian Council of Ministers of the Environment (CCME), and expressed support for alignment with the U.S. EPA and the introduction of more stringent emission standards for these products, due to the positive health and environmental benefits of these progressive standards. National Indigenous groups were informed of the proposed Regulations in meetings in June 2018 that provided an overview of the Energy and Transportation Directorate's initiatives. Discussions took place with the Department of National Defence between January and July 2018 concerning military activities that involve CI engines.

SCI engines consultation

The Department announced its plan to regulate new SCI engines through publication on Environment and Climate Change Canada's Forward Regulatory Plan¹⁶ website in November 2016. This announcement launched pre-*Canada Gazette*, Part I, consultations with stakeholders

l'harmonisation des normes pour les moteurs à allumage par compression utilisés dans les véhicules récréatifs hors route avec celles de l'EPA des États-Unis.

Une réunion du groupe de travail a eu lieu en avril 2016 pour discuter d'une proposition d'approche pour les dispositions relatives aux moteurs de remplacement en vertu du règlement actuel. Le Ministère a présenté un aperçu des dispositions actuelles relatives aux moteurs de remplacement dans le règlement actuel sur les moteurs à allumage par compression, des questions à l'examen et de la solution proposée pour le projet de règlement. Dans l'ensemble, les participants étaient reconnaissants d'avoir la possibilité de commenter et ont déclaré que les dispositions canadiennes devraient refléter plus étroitement les dispositions semblables aux États-Unis, réduire au minimum les délais dans la mise en service des moteurs de remplacement et réduire au minimum le fardeau que représente la déclaration. Le Ministère a répondu à plusieurs questions concernant l'administration des dispositions actuelles et des preuves acceptables de conformité.

Une réunion en personne a eu lieu en novembre 2017 avec 19 intervenants représentant principalement les grandes entreprises et deux associations industrielles afin de discuter d'une approche proposée en matière de déclaration et de rapports, ainsi que de plusieurs sujets techniques, notamment les exigences touchant les moteurs de remplacement, les moteurs utilisés dans des endroits dangereux et l'utilisation de dispositifs antipollution auxiliaires dans les machines utilisées en situation d'urgence. À l'issue des discussions, l'industrie a fourni des informations supplémentaires sur les sujets abordés pour appuyer les activités d'élaboration de la réglementation.

Les provinces et les territoires ont été consultés par l'entremise du Conseil canadien des ministres de l'environnement (CCME) et se sont déclarés en faveur de l'harmonisation avec l'EPA des États-Unis et l'introduction de normes d'émissions plus rigoureuses pour ces produits en raison des avantages pour la santé et l'environnement de ces normes progressives. Les groupes autochtones nationaux ont été informés du projet de règlement lors des réunions de juin 2018 qui donnaient un aperçu des initiatives de la Direction de l'énergie et des transports. Des discussions ont eu lieu avec le ministère de la Défense nationale entre janvier et juillet 2018 au sujet des activités militaires impliquant des moteurs à allumage par compression.

Consultation sur les moteurs fixes à allumage par compression

Le Ministère a annoncé son intention de réglementer les nouveaux moteurs fixes à allumage par compression en publiant l'annonce sur le site Web du Plan prospectif de la réglementation¹⁶ d'Environnement et Changement climatique Canada en novembre 2016. Cette annonce a lancé les

¹⁶ [Forward Regulatory Plan](#)

¹⁶ [Plan prospectif de la réglementation](#)

including other government departments, provinces and territories, manufacturers, importers, industry associations, small businesses, non-governmental representatives and national Indigenous representatives. Generally, the regulated community (importers and manufacturers) and other stakeholders supported the proposed policy direction.

The Department held eight working group meetings with SCI stakeholders between March 2017 and June 2018. Working group meetings focused on the policy directions under consideration in the proposed regulatory approach. The topics and outcomes that were deliberated during working group meetings are set out below.

Remote locations

Most stakeholders, including industry and environmental non-governmental organizations, agreed that less stringent standards for SCI engines should be allowed in remote locations due to concerns regarding the reliability of Tier 4 engines in remote locations where stationary diesel engines are often the only source of power. However, some industry members expressed that people living in remote locations should benefit from the cleanest air quality afforded by engines subject to the Tier 4 emission standards. The Department has decided that engines that are imported for use in remote areas must, at a minimum, comply with the Tier 2 or Tier 3 standards.

Backup or emergency

Most stakeholders also agreed that SCI engines intended for backup or emergency purposes should have the option of complying with the less stringent standards. The after-treatment systems used in Tier 4 engines take time to reach the operating temperatures that are necessary to efficiently reduce emissions, and the monthly maintenance testing for backup engines is not sufficient to reach these temperatures. However, some industry members questioned the flexibility given to backup or emergency engines given that this would not achieve the maximum environmental benefit. The Department has decided that, given the cost premium of Tier 4 over Tier 2 or Tier 3 engines and the limited hours of use of backup or emergency engines, these engine imports must, at a minimum, comply with the Tier 2 or Tier 3 standards.

consultations avant la publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* avec les intervenants, notamment avec d'autres ministères, les provinces et les territoires, les fabricants, les importateurs, les associations industrielles, les petites entreprises, les représentants non gouvernementaux et les représentants autochtones nationaux. En règle générale, la communauté assujettie à la réglementation (importateurs et fabricants) et les autres intervenants ont appuyé l'orientation proposée.

Le Ministère a tenu huit réunions du groupe de travail avec les intervenants intéressés par les moteurs fixes à allumage par compression entre mars 2017 et juin 2018. Les réunions du groupe de travail ont porté sur les orientations stratégiques envisagées dans l'approche réglementaire proposée. Les thèmes et les résultats qui ont été débattus lors des réunions du groupe de travail sont décrits ci-dessous.

Régions éloignées

La plupart des intervenants, y compris l'industrie et les organisations non gouvernementales environnementales, ont convenu que des normes moins rigoureuses pour les moteurs fixes à allumage par compression devraient être autorisées dans les régions éloignées en raison de préoccupations concernant la fiabilité des moteurs de niveau 4 dans les régions éloignées où les moteurs diesel fixes sont souvent la seule source d'énergie. Toutefois, certains membres de l'industrie ont indiqué que les personnes vivant dans des régions éloignées devraient bénéficier de la qualité de l'air la plus propre offerte par les moteurs assujettis aux normes d'émissions du niveau 4. Le Ministère a décidé que les moteurs importés pour être utilisés dans des régions éloignées doivent, à tout le moins, être conformes aux normes de niveau 2 ou de niveau 3.

Utilisation de réserve ou en cas d'urgence

La plupart des parties prenantes ont également convenu que les moteurs fixes à allumage par compression destinés à des fins de secours ou d'urgence devraient avoir la possibilité de se conformer aux normes moins strictes. Les systèmes de post-traitement utilisés dans les moteurs de niveau 4 mettent du temps à atteindre les températures de fonctionnement nécessaires pour réduire efficacement les émissions, et les essais de maintenance mensuels des moteurs de secours ne suffisent pas pour atteindre ces températures. Toutefois, certains membres de l'industrie ont remis en question la souplesse accordée aux moteurs de secours ou d'urgence, étant donné que cela ne permettrait pas d'obtenir le maximum d'avantages environnementaux. Le Ministère a décidé que, compte tenu de la différence de coût des moteurs de niveau 4 par rapport aux moteurs de niveau 2 ou de niveau 3 et du nombre limité d'heures d'utilisation des moteurs de secours ou d'urgence, ces importations de moteurs doivent, à tout le moins, respecter les normes de niveaux 2 ou de niveau 3.

End users

During consultations, it was brought to the Department's attention that the proposed flexibility for backup SCI engines could be abused (e.g. end users could purchase a lower cost backup SCI engine and then use it in prime power applications). Industry stakeholders expressed concern that an importer or a manufacturer would be held responsible when they have no authority over the end use of an engine. The working group agreed that the importer or manufacturer would sell the appropriate engine based on the expressed needs of the end user and that the label attached to the engine would reflect its end use.

Alternative evidence of conformity

During the development of the proposed Regulations, a stakeholder approached the Department with their technology that reduces NO_x and PM emissions in Tier 2 and Tier 3 engines, and proposed that this technology could be used to comply with the regulatory requirements for non-backup non-remote SCI engines. The use of this technology would require testing in Canada to quantify the release of engine emissions. Therefore, the stakeholder requested that the method they use to determine compliance with provincial regulations should be considered valid and included in the proposed Regulations. The Department concluded that the current test procedures performed by this stakeholder are not as rigorous as the U.S. EPA certification procedures. However, the Department has included a clause to allow for the use of an alternative test method where it is demonstrated to be equivalent to the U.S. EPA test method.

Several other stakeholders opposed the concept of alternative test procedures and advocated for U.S. EPA test procedures in order that a level playing field be maintained for all regulatees. The Department views alternative emission test methods that are demonstrated to be equivalent or more stringent than the methods required in the proposed Regulations as having no loss in environmental benefit while breaking down barriers to trade. Therefore, the Department has moved forward with proposing provisions to allow the Minister to approve alternative emission test methods that are demonstrated to be equivalent or more stringent than the methods incorporated by reference into the proposed Regulations as requested by some industry members. These alternative standards have been included to provide another compliance pathway for stakeholders that sell post-manufacture emission reduction products.

Utilisateurs finaux

Au cours des consultations, il a été porté à l'attention du Ministère qu'il était possible que l'on abuse de la flexibilité proposée pour les moteurs fixes à allumage par compression de réserve (par exemple, des utilisateurs finaux pourraient utiliser à mauvais escient des moteurs fixes à allumage par compression de réserve comme source principale de production d'énergie). Les intervenants de l'industrie ont dit craindre qu'un importateur ou un fabricant ne soit tenu responsable lorsqu'il n'a aucune autorité sur l'utilisation finale d'un moteur. Le groupe de travail a convenu que l'importateur ou le fabricant vendrait le moteur approprié en fonction des besoins exprimés par l'utilisateur final et que l'étiquette apposée sur le moteur refléterait son utilisation finale.

Preuve de conformité de remplacement

Au cours de l'élaboration du projet de règlement, un intervenant est entré en contact avec le Ministère pour l'informer de sa technologie qui réduit les émissions de NO_x et de particules fines dans les moteurs de niveau 2 et de niveau 3 et il a proposé que cette technologie puisse être utilisée pour démontrer la conformité avec les exigences réglementaires s'appliquant aux moteurs fixes à allumage par compression non de réserve et non utilisés dans des régions éloignées. L'utilisation de cette technologie nécessiterait des essais au Canada pour quantifier les émissions des moteurs. Par conséquent, l'intervenant a demandé que la méthode qu'il utilise pour déterminer la conformité aux règlements provinciaux soit considérée comme valide et incluse dans le projet de règlement. Le Ministère a conclu que les procédures d'essai actuelles mises en œuvre par cet intervenant ne sont pas aussi rigoureuses que les procédures de certification de l'EPA des États-Unis. Toutefois, le Ministère a inclus une clause permettant l'utilisation d'une méthode d'essai de remplacement lorsqu'il est démontré qu'elle est équivalente à la méthode d'essai de l'EPA des États-Unis.

Plusieurs autres intervenants se sont opposés à la notion de procédures d'essai de remplacement et ont plaidé en faveur des procédures d'essai en vigueur aux États-Unis pour que les règles du jeu soient les mêmes pour toutes les organisations assujetties à la réglementation. Le Ministère considère que d'autres méthodes d'évaluation des émissions se révélant équivalentes ou plus rigoureuses que les méthodes exigées dans le projet de règlement n'ont aucune incidence négative sur les avantages pour l'environnement et éliminent les obstacles au commerce. Par conséquent, le Ministère a intégré au projet de règlement des dispositions permettant au ministre d'approuver d'autres méthodes d'essai des émissions dont l'efficacité est équivalente ou supérieure à celle des méthodes incorporées par renvoi dans le projet de règlement, comme l'ont demandé certains membres de l'industrie. Ces normes de remplacement ont été incluses pour offrir une

Closing the loop

Closing the loop consultation sessions were held to provide the final regulatory approach to the broad stakeholder community in advance to the publication of the proposed Regulations in the *Canada Gazette*, Part I. A 75-day formal public comment period will follow publication of the proposed Regulations and new consultation sessions may be held if appropriate ahead of publication in the *Canada Gazette*, Part II.

Regulatory cooperation

Since the proposed Regulations would align Canadian emission standards for LSI and SCI engines with the standards in force in the United States, exchange of compliance verification and testing information between the governments of Canada and the United States is expected. Alignment with U.S. air pollutant emission standards for off-road engines is consistent with the objectives of the Canada–U.S. Air Quality Agreement and the Canada–U.S. Regulatory Cooperation Council. Notably, as a member of this council, Canada has committed to more effective approaches to regulation that enhance the economic competitiveness and well-being of the two countries, while maintaining high standards with respect to public health and safety and environmental protection.

Rationale

The Government of Canada's AAP HI aims to ensure that Canadians have clean air and the environment is protected. Under the Ozone Annex to the Canada–U.S. Air Quality Agreement, Canada committed to develop and establish emission standards from new vehicles and engines that align with the corresponding U.S. standards in order to address transboundary air pollution. This aligned regulatory approach would be consistent with Canada's commitment and the objectives of the Canada–U.S. Regulatory Cooperation Council. The proposed Regulations are consistent with this commitment and are a cost-effective alternative for Canada to achieve its chosen environmental objectives.

Establishing aligned emission standards would also ensure that all manufacturers, importers and distributors operating in the highly integrated Canada–U.S. market comply with the same standards. Without these aligned standards, there is a risk that the import of

autre voie de conformité aux intervenants qui vendent des produits de réduction des émissions à installer après la fabrication des moteurs.

Boucler la boucle

Des séances de clôture des consultations ont eu lieu afin de présenter l'approche réglementaire finale à la vaste communauté d'intervenants avant la publication du projet de règlement dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Une période officielle de 75 jours de commentaires publics suivra la publication du projet de règlement et de nouvelles séances de consultation, le cas échéant, avant la publication dans la Partie II de la *Gazette du Canada*.

Coopération réglementaire

Comme le projet de règlement harmoniserait les normes d'émissions canadiennes pour les gros moteurs à allumage commandé et les moteurs fixes à allumage par compression avec les normes en vigueur aux États-Unis, la communication de renseignements sur la vérification de la conformité et les essais entre les gouvernements du Canada et des États-Unis est prévue. L'harmonisation avec les normes américaines sur les émissions de polluants atmosphériques des moteurs hors route est conforme aux objectifs de l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air et du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation. À titre de membre de ce conseil, le Canada s'est notamment engagé à adopter des approches plus efficaces en matière de réglementation qui améliorent la compétitivité économique et le bien-être des deux pays, tout en maintenant des normes élevées en matière de santé et de sécurité publiques et de protection de l'environnement.

Justification

L'IHLPA du gouvernement du Canada vise à faire en sorte que les Canadiens aient un air pur et que l'environnement soit protégé. Aux termes de l'annexe sur l'ozone de l'Accord Canada–États-Unis sur la qualité de l'air, le Canada s'est engagé à élaborer et à établir des normes d'émissions pour les nouveaux moteurs qui sont conformes aux normes américaines correspondantes afin de lutter contre la pollution atmosphérique transfrontalière. Cette approche réglementaire harmonisée serait conforme à l'engagement du Canada ainsi qu'aux objectifs du Conseil de coopération Canada–États-Unis en matière de réglementation. Le projet de règlement est conforme à cet engagement et constitue une solution de rechange rentable pour que le Canada atteigne ses objectifs environnementaux.

L'établissement de normes d'émissions harmonisées garantirait également que tous les fabricants, les importateurs et les distributeurs sur le marché hautement intégré du Canada et des États-Unis se conforment aux mêmes normes. Sans ces normes harmonisées, l'importation de

higher-emitting LSI and SCI engines could continue. Such a scenario would result in adverse impacts on the environment and the health of Canadians. Using the analytical assumptions previously discussed in this statement, it is projected that there would be quantified emission reductions to the environment over the first 15 years of implementation of about 179 500 tonnes of CO, 26 900 tonnes of NO_x, and 10 600 tonnes of VOCs from LSI engines, as well as 19 600 tonnes of non-methane HC + NO_x, and 900 tonnes of PM from SCI engines. Canadian importers of off-road engines would realize net reductions in administrative costs of \$16.7M. Owners of machines powered by LSI engines are expected to save \$9M on maintenance costs and an estimated \$110.9M on fuel. The proposed LSI standards would also yield reductions in the release of GHGs valued at \$7.1M. Importers and consumers of these engines are expected to assume capital costs of about \$61.7M, an increase in operating costs of about \$3.2M, and an increase in other miscellaneous costs of about \$6.8M. The proposed Regulations would also impose compliance promotion and enforcement costs to the federal government of \$3.6M, yielding a total present value cost of approximately \$75.2M over 2020 to 2035. The expected \$144.3M in benefits of the proposed Regulations therefore exceed the estimated costs, resulting in a net benefit for society.

The proposed Regulations are structured in a manner that would deliver on the objectives of reducing air pollutant emissions from LSI and SCI engines by aligning Canadian standards and test procedures with those of the U.S. EPA and of minimizing regulatory administrative burden on companies. The proposed Regulations were developed in consultation with stakeholders from industry, including engine and machine manufacturers, importers and industry associations, as well as with the provincial and territorial governments, environmental non-governmental organizations, and other federal government departments.

Strategic environmental assessment

LSI engines

The proposed Regulations have been developed under the AAP HI. A strategic environmental assessment was completed for the AAP HI and a public statement was issued in 2018. The assessment concluded that activities under

gros moteurs à allumage commandé et de moteurs fixes à allumage par compression qui produisent plus d'émissions pourrait se poursuivre. Un tel scénario aurait des incidences négatives sur l'environnement et la santé des Canadiens. En se fondant sur les hypothèses analytiques dont il a été question dans le présent énoncé, on prévoit qu'il y aura des réductions quantifiées des émissions dans l'environnement au cours des 15 premières années de mise en œuvre d'environ 179 500 tonnes de CO, 26 900 tonnes de NO_x et 10 600 tonnes de COV des gros moteurs à allumage commandé, ainsi que 19 600 tonnes de HC non méthaniques + NO_x et 900 tonnes de PM des moteurs fixes à allumage par compression. Les importateurs canadiens de moteurs hors route réaliseraient des réductions nettes des coûts administratifs de 16,7 millions de dollars. Les propriétaires de machines équipées de gros moteurs à allumage commandé devraient économiser 9 millions de dollars en frais d'entretien et environ 110,9 millions de dollars en carburant. Les normes proposées pour les gros moteurs à allumage commandé permettraient également de réduire les émissions de GES d'une valeur de 7,1 millions de dollars. Les importateurs et les consommateurs de ces moteurs devraient engager des dépenses en immobilisations d'environ 61,7 millions de dollars, une augmentation des coûts d'exploitation d'environ 3,2 millions de dollars et une augmentation des autres frais divers d'environ 6,8 millions de dollars. Le projet de règlement imposerait également au gouvernement fédéral des coûts de promotion de la conformité et d'application de la loi de 3,6 millions de dollars, ce qui donnerait un coût total, en valeur actualisée, d'environ 75,2 millions de dollars de 2020 à 2035. Les avantages escomptés de 144,3 millions de dollars du projet de règlement dépassent donc les coûts estimatifs, ce qui se traduit par un avantage net pour la société.

Le projet de règlement est structuré de manière à atteindre les objectifs de réduction des émissions de polluants atmosphériques provenant des gros moteurs à allumage commandé et des moteurs fixes à allumage par compression en harmonisant les normes et les procédures d'essai canadiennes avec celles de l'EPA des États-Unis et en réduisant au minimum le fardeau administratif réglementaire des entreprises. Le projet de règlement a été élaboré en consultation avec des intervenants de l'industrie, notamment des fabricants de moteurs et de machines, des importateurs et des associations industrielles, ainsi qu'avec les gouvernements provinciaux et territoriaux, les organisations non gouvernementales de l'environnement et d'autres ministères fédéraux.

Évaluation environnementale stratégique

Gros moteurs à allumage commandé

Le projet de règlement a été élaboré dans le cadre de l'Initiative horizontale : Lutte contre la pollution atmosphérique. Une évaluation environnementale stratégique a été effectuée pour l'Initiative horizontale et une déclaration

the AAP HI support the Federal Sustainable Development Strategy's goal of minimizing the threats to air quality so that the air Canadians breathe is clean and supports healthy ecosystems.

SCI engines

The SCI engine portion of the proposed Regulations has been developed under the Pan-Canadian Framework. A strategic environmental assessment (SEA) for the Pan-Canadian Framework was completed in 2016.¹⁷ The SEA concluded that regulatory policies developed under the Pan-Canadian Framework are expected to reduce GHG emissions, black carbon in the case of the proposed Regulations, and are in line with the goals in the 2016–2019 Federal Sustainable Development Strategy of effective action on climate change and clean energy.

Implementation, enforcement and service standards

The proposed Regulations would come into force for the 2021 model year MCI, LSI and SCI engines in Canada. The Department plans to undertake various compliance promotion activities associated with the proposed Regulations, such as providing information to regulated parties concerning the requirements of the proposed Regulations, maintaining a web page related to the proposed Regulations on the CEPA Environmental Registry, distributing advisory emails and letters, and responding to inquiries. A guidance document would also be published on the Department's web page to facilitate the implementation of the proposed Regulations and to present regulatory requirements such as evidence of conformity and the procedures that should be followed when submitting required documentation to the Minister.

For compliance verification purposes, departmental enforcement officers would apply the Compliance and Enforcement Policy for CEPA to the proposed Regulations in the same manner as this policy is applied to the current Regulations.¹⁸ Lastly, service standards would continue to apply to the proposed Regulations in the same manner as they are applied to the current Regulations.

publique a été émise en 2018. L'évaluation a conclu que les activités de l'Initiative horizontale soutiennent l'objectif de la Stratégie fédérale de développement durable, qui est de réduire au minimum les menaces à la qualité de l'air afin que les Canadiens respirent un air propre et afin de favoriser la salubrité des écosystèmes.

Moteurs fixes à allumage par compression

La partie du projet de règlement portant sur les moteurs fixes à allumage par compression a été élaborée en vertu du Cadre pancanadien. Une évaluation environnementale stratégique a été réalisée pour le Cadre pancanadien en 2016¹⁷. L'évaluation environnementale stratégique a conclu que les politiques réglementaires élaborées en vertu du Cadre pancanadien devraient réduire les émissions de GES, le carbone noir dans le cas du présent projet de règlement, et concordent avec les objectifs de la Stratégie fédérale de développement durable 2016–2019, qui vise des mesures concrètes se rapportant aux changements climatiques et à l'énergie propre.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le projet de règlement entrerait en vigueur pour les gros moteurs à allumage commandé et les moteurs mobiles et fixes à allumage par compression de l'année de modèle 2021 au Canada. Le Ministère prévoit entreprendre diverses activités de promotion de la conformité associées au projet de règlement, notamment en fournissant des renseignements aux parties assujetties à la réglementation sur les exigences du projet de règlement, en tenant à jour une page Web sur le projet de règlement dans le registre environnemental de la LCPE, en distribuant des courriels et des lettres de conseils et en répondant aux demandes de renseignements. Un document d'orientation serait également publié sur la page Web du Ministère afin de faciliter la mise en œuvre du projet de règlement et de présenter les prescriptions réglementaires comme les preuves de conformité et les procédures à suivre pour soumettre les documents requis au ministre.

Aux fins de la vérification de la conformité, les agents de l'autorité du Ministère appliqueraient la Politique d'observation et d'application de la LCPE au projet de règlement de la même manière que cette politique est appliquée au règlement actuel sur les moteurs à allumage par compression¹⁸. Enfin, les normes de service continueraient de s'appliquer au projet de règlement de la même manière qu'elles s'appliquent au règlement sur les moteurs à allumage par compression.

¹⁷ [Public statement regarding the strategic environmental assessment for the Pan-Canadian Framework](#)

¹⁸ «Canadian Environmental Protection Act: compliance and enforcement policy». Environment and Climate Change Canada

¹⁷ [Déclaration publique sur l'évaluation environnementale stratégique du Cadre pancanadien](#)

¹⁸ «Loi canadienne sur la protection de l'environnement : politique d'observation et d'application», Environnement et Changement climatique Canada

Performance measurement and evaluation

The expected outcome of the proposed Regulations will be reported as an indicator within the [Addressing Air Pollution Horizontal Initiative](#). The AAP HI outcomes and performance indicators are reported annually through the Department's Departmental Results Report. The AAP HI indicators are found in the Air Quality Program Performance Information Profile within the Departmental Results Framework. The immediate outcomes of the proposed Regulations contribute to the shared ultimate program outcome: Canadians would have clean air; and the intermediate mitigation outcome: Canadian air pollutants would be reduced. The intermediate mitigation outcome is determined on the basis of two performance indicators: emissions of air pollutants from industrial and transportation sources in tonnes of fine particulate matter, sulphur oxides, NO_x, and VOCs; and emissions of air pollutants from transportation and mobile sources in tonnes of CO.

Clear and quantified performance indicators would be defined to measure the progress of compliance with federal air pollution regulations which would contribute to the AAP HI outcome. For example, these indicators would include measurements of incidences of non-compliance reported by enforcement officers, compliance with requirements for records that regulated parties must submit to the Minister and emissions testing of samples of CI and LSI engines. Compliance verification would be largely based on current programs that are carried out to verify compliance with the Regulations and other regulations related to emissions from transportation sources. Follow-up assessments would be scheduled in accordance with the Department's regulatory planning cycle.

Contacts

Matt Watkinson
Director
Regulatory Analysis and Valuation Division
Environment and Climate Change Canada
200 Sacré-Cœur Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: ec.darv-ravd.ec@canada.ca

Stéphane Couroux
Director
Transportation Division
Environment and Climate Change Canada
351 Saint-Joseph Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: ec.apregdevinfo-infodevregpa.ec@canada.ca

Mesure et évaluation du rendement

Les résultats escomptés du projet de règlement feront l'objet d'un rapport à titre d'indicateur dans le cadre de l'[Initiative horizontale : Lutte contre la pollution atmosphérique](#). Les résultats et les indicateurs de rendement de l'IHLPA sont présentés chaque année dans le Rapport sur les résultats ministériels du Ministère. Les indicateurs de l'IHLPA se trouvent dans le profil d'information sur le rendement du Programme de la qualité de l'air dans le Cadre ministériel des résultats. Les résultats immédiats du projet de règlement contribuent au résultat final commun du programme : les Canadiens auraient de l'air pur et au résultat intermédiaire de l'atténuation : les polluants atmosphériques seraient réduits au Canada. Le résultat intermédiaire de l'atténuation est déterminé en fonction de deux indicateurs de rendement : les émissions de polluants atmosphériques provenant de sources industrielles et des transports en tonnes de particules fines, d'oxydes de soufre, de NO_x et de COV, et les émissions de polluants atmosphériques provenant des transports et des sources mobiles en tonnes de CO.

Des indicateurs de rendement clairs et quantifiés seraient définis pour mesurer les progrès de la conformité aux règlements fédéraux sur la pollution atmosphérique, ce qui contribuerait au résultat de l'IHLPA. Par exemple, ces indicateurs incluraient des mesures des incidences de non-conformité signalées par les agents de l'autorité, la conformité aux exigences relatives aux dossiers que les parties réglementées doivent soumettre au ministre et des essais de vérification des émissions des moteurs à allumage par compression et de gros moteurs à allumage commandé. La vérification de la conformité s'appuierait largement sur les programmes actuels mis en œuvre pour vérifier la conformité au Règlement et aux autres règlements relatifs aux émissions provenant des moyens de transport. Les évaluations de suivi seraient programmées conformément au cycle de planification réglementaire du Ministère.

Personnes-ressources

Matt Watkinson
Directeur
Division de l'analyse réglementaire et de la valuation
Environnement et Changement climatique Canada
200, boulevard Sacré-Cœur
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : ec.darv-ravd.ec@canada.ca

Stéphane Couroux
Directeur
Division des transports
Environnement et Changement climatique Canada
351, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : ec.apregdevinfo-infodevregpa.ec@canada.ca

Magda Little
Acting Director
Electricity and Combustion Division
Environment and Climate Change Canada
351 Saint-Joseph Boulevard
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Email: ec.combustion.ec@canada.ca

Magda Little
Directrice intérimaire
Division de l'électricité et de la combustion
Environnement et Changement climatique Canada
351, boulevard Saint-Joseph
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Courriel : ec.combustion.ec@canada.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 332(1)^a of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*^b, that the Governor in Council, pursuant to sections 160^c and 319 of that Act, proposes to make the annexed *Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition Engine Emission Regulations*.

Any person may, within 75 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or, within 60 days after the date of publication of this notice, file with that Minister 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 must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to the Director, Transportation Division, Environmental Protection Branch, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3 (fax: 819-938-4197; email: EC.APRegDevInfo-InfoDevRegPA.EC@canada.ca).

A person who provides information to the Minister of the Environment may submit with the information a request for confidentiality under section 313 of that Act.

Ottawa, February 28, 2019

Jurica Čapkun
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)^a de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*^b, que la gouverneure en conseil, en vertu des articles 160^c et 319 de cette loi, se propose de prendre le *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter à la ministre de l'Environnement, dans les soixante-quinze jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement ou, dans les soixante jours suivant cette date, 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 Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout au directeur, Division des transports, Direction générale de la protection de l'environnement, ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3 (télé. : 819-938-4197; courriel : EC.APRegDevInfo-InfoDevRegPA.EC@canada.ca).

Quiconque fournit des renseignements à la ministre peut en même temps présenter une demande de traitement confidentiel aux termes de l'article 313 de cette loi.

Ottawa, le 28 février 2019

Le greffier adjoint du Conseil privé
Jurica Čapkun

^a S.C. 2004, c. 15, s. 31

^b S.C. 1999, c. 33

^c S.C. 2011, c. 1, s. 5

^a L.C. 2004, ch. 15, art. 31

^b L.C. 1999, ch. 33

^c L.C. 2011, ch. 1, art. 5

Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition Engine Emission Regulations

Interpretation

Definitions

1 (1) The following definitions apply in these Regulations.

Act means the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*. (*Loi*)

adjustable parameter means a device, a system or an element of design that is capable of being adjusted to affect the emissions or performance of an engine during emission testing or normal in-use operation, but does not include a device, a system or an element of design that is permanently sealed by the engine manufacturer or that is inaccessible using ordinary tools. (*paramètre réglable*)

CFR means chapter I of Title 40 of the *Code of Federal Regulations* of the United States, as amended from time to time. (*CFR*)

CFR 60 means subchapter C, part 60, of the CFR. (*CFR 60*)

CFR 86 means subchapter C, part 86, of the CFR. (*CFR 86*)

CFR 89 means subchapter C, part 89, of the CFR. (*CFR 89*)

CFR 94 means subchapter C, part 94, of the CFR. (*CFR 94*)

CFR 1039 means subchapter U, part 1039, of the CFR. (*CFR 1039*)

CFR 1042 means subchapter U, part 1042, of the CFR. (*CFR 1042*)

CFR 1048 means subchapter U, part 1048, of the CFR. (*CFR 1048*)

CFR 1051 means subchapter U, part 1051, of the CFR. (*CFR 1051*)

CFR 1054 means subchapter U, part 1054, of the CFR. (*CFR 1054*)

CFR 1060 means subchapter U, part 1060, of the CFR. (*CFR 1060*)

CFR 1068 means subchapter U, part 1068, of the CFR. (*CFR 1068*)

Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé

Définitions et interprétation

Définitions

1 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

année de modèle L'année, établie conformément à l'article 4, qui est utilisée par le fabricant pour désigner un modèle de moteur. (*model year*)

carburant liquide volatil Carburant à l'état liquide à la pression atmosphérique dont la pression de vapeur Reid est supérieure à 13,79 kPa. (*volatile liquid fuel*)

certificat de l'EPA Le certificat de conformité aux normes fédérales américaines délivré par l'EPA. (*EPA certificate*)

CFR Le chapitre I du titre 40 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis, dans sa version éventuellement modifiée. (*CFR*)

CFR 60 La partie 60 de la section de chapitre C du CFR. (*CFR 60*)

CFR 86 La partie 86 de la section de chapitre C du CFR. (*CFR 86*)

CFR 89 La partie 89 de la section de chapitre C du CFR. (*CFR 89*)

CFR 94 La partie 94 de la section de chapitre C du CFR. (*CFR 94*)

CFR 1039 La partie 1039 de la section de chapitre U du CFR. (*CFR 1039*)

CFR 1042 La partie 1042 de la section de chapitre U du CFR. (*CFR 1042*)

CFR 1048 La partie 1048 de la section de chapitre U du CFR. (*CFR 1048*)

CFR 1051 La partie 1051 de la section de chapitre U du CFR. (*CFR 1051*)

CFR 1054 La partie 1054 de la section de chapitre U du CFR. (*CFR 1054*)

CFR 1060 La partie 1060 de la section de chapitre U du CFR. (*CFR 1060*)

complete fuel system means a fuel system that is attached to an engine and that consists of fuel lines and at least one fuel tank. (*système complet d'alimentation en carburant*)

compression-ignition engine means an engine that operates as a reciprocating internal combustion engine other than an engine that operates under characteristics significantly similar to the theoretical Otto combustion cycle or uses a spark plug or other sparking device. (*moteur à allumage par compression*)

crankcase emissions means substances that are emitted into the atmosphere from any portion of the crankcase ventilation or lubrication systems of an engine and that cause air pollution. (*émissions du carter*)

element of design means, in respect of an engine,

- (a) any control system, including computer software, electronic control systems and computer logic;
- (b) any control system calibrations;
- (c) the results of systems interaction; or
- (d) any hardware items. (*élément de conception*)

emergency machine means a machine that is designed

- (a) to be used exclusively for aircraft rescue or to fight fires at airports;
- (b) primarily to fight wildfires, including a vehicle that is designed to be equipped with an auxiliary fire-fighting machine; or
- (c) to be used exclusively in emergency situations. (*machine de première intervention*)

emergency situation means any situation in which there is a risk of loss of human life. (*situation d'urgence*)

emission control system means any device, system or element of design that controls or reduces the emissions from an engine. (*système antipollution*)

emission family means,

- (a) in respect of a company's engines that are covered by an EPA certificate, the grouping that is specified in the EPA certificate;
- (b) in respect of any fuel lines and fuel tanks that form part of the complete fuel system of an engine and that are covered by one or more EPA certificates, the grouping that is specified in the EPA certificates;

CFR 1068 La partie 1068 de la section de chapitre U du CFR. (*CFR 1068*)

conduite d'alimentation en carburant Tuyaux, tubes et poires à amorçage contenant du carburant liquide ou exposés à celui-ci, y compris ceux qui sont moulés, par lesquels le carburant circule vers le moteur ou depuis celui-ci, à l'exclusion :

- a) des conduites de ventilation du réservoir de carburant;
- b) des parties de tuyau ou de tube dont la surface externe est normalement exposée au carburant liquide à l'intérieur du réservoir de carburant;
- c) des poires à amorçage qui contiennent du carburant liquide seulement pour l'amorçage du moteur avant le démarrage. (*fuel line*)

dispositif frigorifique de transport Système de réfrigération qui est alimenté par un moteur, autre que le moteur visé à l'un ou l'autre des critères prévus aux articles 645f)(1) à (4) de la sous-partie G du CFR 1039, et qui est conçu pour contrôler la température des produits transportés dans du matériel roulant, des véhicules ou des remorques. (*transportation refrigeration unit*)

durée de vie utile La période de temps ou d'utilisation durant laquelle une norme d'émissions s'applique, aux termes des paragraphes 10(2), 11(3), 12(2), 13(2), 14(2), 15(2), 16(4) ou 18(5), selon le cas, soit à un moteur soit à une conduite d'alimentation en carburant ou à un réservoir de carburant qui sont fixés à un moteur. (*useful life*)

élément de conception À l'égard d'un moteur :

- a) tout système de commande, y compris le logiciel, les systèmes de commande électronique et la logique de l'ordinateur;
- b) les calibrages du système de commande;
- c) les résultats de l'interaction entre les systèmes;
- d) les ferrures. (*element of design*)

émissions de fumée Substances présentes dans les émissions de gaz d'échappement qui empêchent le passage de la lumière. (*smoke emission*)

émissions de gaz d'échappement Substances rejetées dans l'atmosphère à partir de toute ouverture en aval de la lumière d'échappement d'un moteur. (*exhaust emissions*)

(c) in respect of a company's engines other than those referred to in paragraph (a), the grouping determined in accordance with,

(i) in the case of mobile compression-ignition engines — other than those referred to in subparagraph (iii) — section 230, subpart C, of CFR 1039 and, if the engine conforms to the alternative standards referred to in section 14, section 645(c), subpart G, of CFR 1039,

(ii) in the case of stationary compression-ignition engines that have a per-cylinder displacement of

(A) more than 10 L, section 230, subpart C, of CFR 1042 or, in the case of an engine that conforms to the alternative standards referred to in subsection 16(1) or (3), section 204(a) to (c), of subpart C, of CFR 94, and

(B) 10 L or less, section 230, subpart C, of CFR 1039 or, in the case of an engine that conforms to the alternative standards referred to in subsection 16(1) or (3), section 116(a) to (d), of subpart B, of CFR 89,

(iii) in the case of mobile compression-ignition engines that are or will be installed in recreational vehicles, section 230, subpart C, of CFR 1051, and

(iv) in the case of large spark-ignition engines, section 230, subpart C, of CFR 1048; or

(d) in respect of any fuel lines and fuel tanks that form part of the complete fuel system other than those referred to in paragraph (b), the grouping determined in accordance with section 230, subpart C, of CFR 1060. (*famille d'émissions*)

EPA means the United States Environmental Protection Agency. (*EPA*)

EPA certificate means a certificate of conformity to United States federal standards issued by the EPA. (*certificat de l'EPA*)

evaporative emissions means fuel compounds that are emitted into the atmosphere from an engine that is fuelled with volatile liquid fuel, other than exhaust emissions, crankcase emissions and smoke emissions. (*émissions de gaz d'évaporation*)

exhaust emissions means substances emitted into the atmosphere from any opening downstream from the exhaust port of an engine. (*émissions de gaz d'échappement*)

fire-pump engine means a stationary internal combustion engine that is certified by the National Fire Protection Association and designed to be used in emergency

émissions de gaz d'évaporation Composés de carburant rejetés dans l'atmosphère à partir d'un moteur alimenté avec du carburant liquide volatil, à l'exclusion des émissions de gaz d'échappement, des émissions du carter et des émissions de fumée. (*evaporative emissions*)

émissions du carter Substances qui causent la pollution atmosphérique et qui sont rejetées dans l'atmosphère par toute partie des systèmes de ventilation ou de lubrification du carter d'un moteur. (*crankcase emissions*)

emplacement dangereux Tout lieu dans lequel une *atmosphère explosive gazeuse* — tel que définie à l'article 18-002 de la version la plus à jour de la norme C22.1 de l'Association canadienne de normalisation, intitulée *Code canadien de l'électricité, première partie* — est ou peut être présente. (*hazardous location*)

EPA L'Environmental Protection Agency des États-Unis. (*EPA*)

famille d'émissions S'entend du groupe :

a) à l'égard des moteurs d'une entreprise qui sont visés par un certificat de l'EPA, spécifié dans le certificat de l'EPA;

b) à l'égard des conduites d'alimentation en carburant et des réservoirs de carburant du système complet d'alimentation en carburant d'un moteur et qui sont visés par un ou plusieurs certificats de l'EPA, spécifié dans les certificats de l'EPA;

c) à l'égard des moteurs d'une entreprise, autre que ceux visés à l'alinéa a), établi conformément :

(i) dans le cas d'un moteur à allumage mobile par compression autre qu'un moteur visé au sous-alinéa (iii), à l'article 230 de la sous-partie C du CFR 1039 et, dans le cas d'un moteur qui est conforme aux normes de rechange visées à l'article 14, à l'article 645(c) de la sous-partie G du CFR 1039,

(ii) dans le cas d'un moteur fixe :

(A) qui est un moteur à allumage par compression dont la cylindrée unitaire est supérieure à 10 L, à l'article 230 de la sous-partie C du CFR 1042 ou, dans le cas d'un moteur qui est conforme aux normes de rechange visées aux paragraphes 16(1) ou (3), aux articles 204(a) à (c) de la sous-partie C du CFR 94,

(B) qui est un moteur à allumage par compression dont la cylindrée unitaire est 10 L ou moins, à l'article 230 de la sous-partie C du CFR 1039 ou, dans le cas d'un moteur qui est conforme aux normes de rechange visées aux paragraphes 16(1)

situations to provide power to pump water for fire suppression or prevention. (*moteur de pompe à incendie*)

fuel line means hose, tubing and primer bulbs containing or exposed to liquid fuel — including moulded hose, tubing and primer bulbs — that transport fuel to or from an engine, excluding

- (a) fuel tank vent lines;
- (b) segments of hose or tubing in which the external surface is normally exposed to liquid fuel inside the fuel tank; and
- (c) primer bulbs that contain liquid fuel only for priming the engine before starting. (*conduite d'alimentation en carburant*)

fuel tank means a tank that is equipped with a cap and designed to hold fuel. (*réservoir de carburant*)

hazardous location means any location in which an *explosive gas atmosphere* — as defined in section 18-002 of the most recent version of the Canadian Standards Association standard C22.1, *Canadian Electrical Code, Part 1* — is or may be present. (*emplacement dangereux*)

large spark-ignition engine means an engine that

- (a) operates under characteristics significantly similar to the theoretical Otto combustion cycle;
- (b) uses a spark plug or other sparking device; and
- (c) develops more than 19 kW of power measured at the crankshaft, or its equivalent, when equipped only with standard accessories that are necessary for its operation. (*gros moteur à allumage commandé*)

machine means anything that is powered by an engine. (*machine*)

mobile means, in respect of an engine, any engine that is designed to be used in or on a machine that is designed to be mobile. (*mobile*)

model year means the year, as determined under section 4, that is used by a manufacturer to designate a model of engine. (*année de modèle*)

remote location means any geographic area that is not serviced by either of the following:

- (a) an electrical distribution network that is under the jurisdiction of the North American Electric Reliability Corporation or the main Newfoundland and Labrador electrical distribution networks; or

ou (3), aux articles 116(a) à (d) de la sous-partie B du CFR 89,

(iii) dans le cas d'un moteur à allumage par compression mobile qui est installé ou sera installé dans un véhicule récréatif, à l'article 230 de la sous-partie C du CFR 1051,

(iv) dans le cas d'un gros moteur à allumage commandé, à l'article 230 de la sous-partie C du CFR 1048;

d) à l'égard des conduites d'alimentation en carburant et des réservoirs de carburant du système complet d'alimentation en carburant autres que ceux visés à l'alinéa b), établi conformément à l'article 230 de la sous-partie C du CFR 1060. (*emission family*)

fixe Se dit d'un moteur conçu pour être utilisé dans une machine qui est conçue pour être fixe ou sur celle-ci. (*stationary*)

gros moteur à allumage commandé Moteur qui remplit les conditions suivantes :

- a) fonctionne selon des caractéristiques très semblables au cycle de combustion théorique d'Otto;
- b) utilise une bougie d'allumage ou tout autre mécanisme d'allumage commandé;
- c) s'il est doté seulement d'accessoires standards nécessaires à son fonctionnement, produit plus de 19 kW de puissance mesurée au vilebrequin ou son équivalent. (*large spark-ignition engine*)

Loi La Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999). (*Act*)

machine Toute chose actionnée par un moteur. (*machine*)

machine de première intervention Selon le cas, machine conçue :

- a) pour être utilisée exclusivement pour le sauvetage d'aéronefs ou pour combattre les incendies dans les aéroports;
- b) principalement pour combattre les incendies de végétation, y compris tout véhicule conçu pour être doté d'une machine auxiliaire de lutte contre les incendies;
- c) pour être utilisée exclusivement dans des situations d'urgence. (*emergency machine*)

mobile Se dit d'un moteur conçu pour être utilisé dans une machine qui est conçue pour être mobile ou sur celle-ci. (*mobile*)

(b) a natural gas distribution network. (*région éloignée*)

replacement engine subject to subsection 25(2), means an engine that is manufactured to replace the engine of a machine for which no engine exists that

(a) conforms to the applicable standards referred to in sections 10 to 23;

(b) has the physical or performance characteristics necessary for the operation of the machine; and

(c) is manufactured by the manufacturer of the original engine or the replacement engine. (*moteur de remplacement*)

smoke emissions means substances in exhaust emissions that prevent the transmission of light. (*émissions de fumée*)

stationary means, in respect of an engine, any engine that is designed to be used in or on a machine that is designed to be stationary. (*fixe*)

transportation refrigeration unit means a refrigeration system that is powered by an engine — other than an engine that meets the criteria set out in any of sections 645(f)(1) to (4), subpart G, of CFR 1039 — and that is designed to control the temperature of products that are transported in rolling stock, vehicles or trailers. (*dispositif frigorifique de transport*)

unique identification number means a number, consisting of Arabic numerals, Roman letters or both, that the manufacturer assigns to the engine for identification purposes. (*numéro d'identification unique*)

useful life means the period of time or use in respect of which an emission standard applies to an engine, attached fuel line or attached fuel tank as set out in subsection 10(2), 11(3), 12(2), 13(2), 14(2), 15(2), 16(4), or 18(5), as the case may be. (*durée de vie utile*)

volatile liquid fuel means any fuel that is a liquid at atmospheric pressure and has a Reid vapour pressure greater than 13.79 kPa. (*carburant liquide volatil*)

moteur à allumage par compression Moteur à mouvement alternatif à combustion interne, autre que le moteur qui fonctionne selon des caractéristiques très semblables au cycle de combustion théorique d'Otto ou qui utilise une bougie d'allumage ou tout autre mécanisme d'allumage commandé. (*compression-ignition engine*)

moteur de pompe à incendie Moteur fixe à combustion interne qui est certifié par la National Fire Protection Association et qui est conçu pour être utilisé en situation d'urgence afin de fournir de l'électricité à une pompe à eau en vue de prévenir ou supprimer des incendies. (*fire-pump engine*)

moteur de remplacement Sous réserve du paragraphe 25(2), moteur qui est fabriqué pour remplacer le moteur d'une machine pour laquelle il n'existe pas de moteur et qui, à la fois :

a) est conforme aux normes applicables prévues aux articles 10 à 23;

b) possède les caractéristiques physiques ou le rendement nécessaires au fonctionnement de la machine;

c) est fabriqué par le fabricant du moteur original ou du moteur de remplacement. (*remplacement engine*)

numéro d'identification unique Numéro formé de chiffres arabes, de caractères romains ou des deux que le fabricant attribue à un moteur à des fins d'identification. (*unique identification number*)

paramètre réglable Dispositif, système ou élément de conception pouvant être réglé de façon à modifier les émissions ou la performance d'un moteur durant un essai de contrôle des émissions ou dans le cadre de son usage normal, à l'exclusion de celui qui est scellé de façon permanente par le fabricant du moteur ou qui n'est pas accessible au moyen d'outils usuels. (*adjustable parameter*)

région éloignée Région géographique qui n'est pas desservie par les réseaux suivants :

a) un réseau de distribution électrique relevant de la compétence de la North American Electric Reliability Corporation ou les principaux réseaux de distribution électrique desservant Terre-Neuve-et-Labrador;

b) un réseau de distribution de gaz naturel. (*remote location*)

réservoir de carburant Réservoir muni d'un bouchon et conçu pour contenir du carburant. (*fuel tank*)

situation d'urgence Toute situation présentant un risque de perte de vies humaines. (*emergency situation*)

système antipollution Tout dispositif, système ou élément de conception qui règle ou réduit les émissions d'un moteur. (*emission control system*)

système complet d'alimentation en carburant Système d'alimentation en carburant fixé à un moteur et comportant des conduites d'alimentation en carburant et au moins un réservoir de carburant. (*complete fuel system*)

Incorporation by reference

(2) Standards that are incorporated by reference in these Regulations from the CFR are those expressly set out in the CFR and must be read as excluding

- (a)** references to the EPA or its Administrator exercising discretion;
- (b)** alternative standards or exceptions related to the averaging, banking and trading of emission credits, to small volume manufacturers or to financial hardship; and
- (c)** standards or evidence of conformity of any authority other than the EPA.

Terms used in CFR

(3) For the purposes of these Regulations, a reference in the CFR to

- (a)** “nonroad vehicle” and “nonroad equipment” is to be read as “machine”;
- (b)** “engine family” is to be read as “emission family”; and
- (c)** “nonroad engine” is to be read as “off-road engine”.

Interpretation of standards

(4) The standards set out in the CFR that are referred to in these Regulations are the certification, in-use and field-testing standards and the test procedures, fuels and calculation methods referred to in CFR 60, CFR 89, CFR 94, CFR 1039, CFR 1042, CFR 1048, CFR 1051, CFR 1054, CFR 1060 or CFR 1068, as the case may be, for the model year in question.

Concurrent sale

2 For the purposes of these Regulations, an engine that is sold in Canada is considered to be sold concurrently in Canada and in the United States if an engine that belongs to the same emission family — or to the same emission families in the case of an engine that is subject to evaporative emission standards that belongs to more than one

Incorporation par renvoi

(2) Les normes du CFR incorporées par renvoi au présent règlement sont celles qui sont expressément établies dans le CFR. Elles sont interprétées compte non tenu :

- a)** des renvois à l'EPA ou à son administrateur exerçant son pouvoir discrétionnaire;
- b)** des normes de rechange ou des exceptions relatives aux moyennes, à la mise en réserve et à l'échange de points relatifs aux émissions ainsi que celles ayant trait aux fabricants à faible volume ou basées sur des difficultés financières;
- c)** des normes et des justifications de conformité de toute autorité autre que l'EPA.

Mention de termes du CFR

(3) Pour l'application du présent règlement :

- a)** les mentions dans le CFR de « nonroad vehicle » et de « nonroad equipment » valent mention de « machine »;
- b)** les mentions dans le CFR de « engine family » et de « emission family » valent mention de « famille d'émissions »;
- c)** les mentions dans le CFR de « nonroad engine » valent mention de « moteur hors route ».

Interprétation des normes

(4) Les normes prévues au CFR qui sont visées au présent règlement comprennent les normes d'homologation, d'utilisation et d'essais sur terrain ainsi que les méthodes d'essai, les carburants et les méthodes de calcul visés aux CFR 60, CFR 89, CFR 94, CFR 1039, CFR 1042, CFR 1048, CFR 1051, CFR 1054, CFR 1060 ou CFR 1068, selon le cas, pour l'année de modèle en cause.

Vente au Canada et aux États-Unis

2 Pour l'application du présent règlement, les moteurs qui sont vendus au Canada sont considérés comme vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période si un moteur appartenant à la même famille d'émissions ou, dans le cas d'un moteur assujéti aux normes d'émissions de gaz d'évaporation appartenant à plus d'une

emission family — is offered for sale in the United States during the 365 days preceding

(a) in the case of an engine that is imported into Canada, the day on which it is imported; and

(b) in the case of an engine that is manufactured in Canada,

(i) the day on which the national emissions mark is applied to the engine, if known, or

(ii) if the day referred to in subparagraph (i) is not known, the day on which the manufacture of the engine was completed.

Application

Prescribed engines

3 These Regulations apply in respect of the engines that are prescribed under section 5.

Model Year

Model year

4 (1) A year that is used by a manufacturer of an engine as a model year must

(a) if the period of production of a model of engine does not include January 1 of a calendar year, correspond to the calendar year during which the period of production falls; or

(b) if the period of production of a model of engine includes January 1 of a calendar year, correspond to that calendar year.

Limitation

(2) The period of production must not include more than one January 1.

Imported engines

(3) If an engine that is imported does not bear the engine's date of manufacture, its model year corresponds to the calendar year during which it is imported.

Prescribed Engines

Section 149 of Act — definition *engine*

5 (1) Mobile or stationary compression-ignition engines or mobile large spark-ignition engines — including those that have a complete fuel system — are prescribed for the purposes of the definition *engine* in section 149 of the Act unless they

(a) are regulated under the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*;

famille d'émissions, aux mêmes familles d'émissions, est mis en vente aux États-Unis au cours des trois cent soixante-cinq jours précédant :

a) s'agissant d'un moteur importé au Canada, la date de son importation;

b) s'agissant d'un moteur fabriqué au Canada :

(i) dans le cas où la date de l'apposition de la marque nationale sur le moteur est connue, cette date,

(ii) dans les autres cas, la date de la fin de la fabrication du moteur.

Application

Moteurs désignés

3 Le présent règlement s'applique aux moteurs désignés par l'article 5.

Année de modèle

Année de modèle

4 (1) L'année utilisée par le fabricant de moteurs à titre d'année de modèle correspond :

a) dans le cas où la période de production du modèle de moteur ne comprend pas le 1^{er} janvier d'une année civile, à l'année civile en cours durant la période de production;

b) dans le cas où la période de production du modèle de moteur comprend le 1^{er} janvier d'une année civile, à cette année civile.

Limite

(2) La période de production ne peut comprendre qu'un seul 1^{er} janvier.

Moteur importé

(3) Si un moteur qui est importé ne porte pas sa date de fabrication, son année de modèle correspond alors à l'année civile durant laquelle le moteur est importé.

Moteurs désignés

Article 149 de la Loi — définition de *moteur*

5 (1) Les moteurs à allumage par compression mobiles ou fixes et les gros moteurs à allumage commandé mobiles — y compris ceux qui sont dotés d'un système complet d'alimentation en carburant — sont désignés pour l'application de la définition de *moteur* à l'article 149 de la Loi, à l'exception des moteurs suivants :

a) ceux qui sont régis par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*;

(b) are or will be installed in a vehicle that is regulated under the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* and are intended to propel such a vehicle;

(c) are or will be installed in an *auxiliary power unit*, as defined in subsection 1(1) of the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*, that is or will be installed in a tractor that is regulated under those Regulations;

(d) are regulated under the *Marine Spark-ignition Engine, Vessel and Off-road Recreational Vehicle Emission Regulations*;

(e) are or will be installed in a vehicle that is regulated under the *Marine Spark-ignition Engine, Vessel and Off-road Recreational Vehicle Emission Regulations* and are intended to propel such a vehicle;

(f) are designed exclusively for competition and

(i) have performance characteristics that are substantially superior to non-competitive engines,

(ii) are not displayed for sale in any public dealership or otherwise offered for sale to the general public, and

(iii) bear a label that meets the requirements set out in section 34 and

(A) sets out the statement “COMPETITION ENGINE / MOTEUR DE COMPÉTITION”, or

(B) meets the requirements set out in section 620, subpart G, of CFR 1039 or, in accordance with section 630, subpart G, of CFR 1048, section 620, subpart G, of CFR 1054, as the case may be;

(g) are designed to be used exclusively in a military machine that is designed for use in combat or combat support during military activities only, including reconnaissance missions, rescue missions and training missions, and bear

(i) a label to that effect that meets the requirements set out in section 34 and sets out the statement “THIS ENGINE IS DESIGNED TO BE USED EXCLUSIVELY IN MILITARY MACHINES DESIGNED EXCLUSIVELY FOR USE IN COMBAT OR COMBAT SUPPORT DURING MILITARY ACTIVITIES / CE MOTEUR EST CONÇU POUR ÊTRE UTILISÉ EXCLUSIVEMENT DANS DES MACHINES MILITAIRES CONÇUES EXCLUSIVEMENT POUR ÊTRE UTILISÉES DANS LE CADRE D’OPÉRATIONS MILITAIRES DE COMBAT OU D’APPUI TACTIQUE”, or

b) ceux qui sont installés, ou le seront, dans des véhicules qui sont régis par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* et qui sont destinés à propulser de tels véhicules;

c) ceux qui sont installés, ou le seront, dans un *groupe électrogène d’appoint*, au sens du paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, qui est installé, ou le sera, sur un tracteur routier qui est régi par ce règlement;

d) ceux qui sont régis par le *Règlement sur les émissions des moteurs marins à allumage commandé, des bâtiments et des véhicules récréatifs hors route*;

e) ceux qui sont installés, ou le seront, dans des véhicules régis par le *Règlement sur les émissions des moteurs marins à allumage commandé, des bâtiments et des véhicules récréatifs hors route* et qui sont destinés à propulser de tels véhicules;

f) ceux qui sont conçus exclusivement pour la compétition et qui, à la fois :

(i) présentent des caractéristiques de performance considérablement supérieures aux moteurs non compétitifs,

(ii) ne sont pas exposés pour la vente chez un concessionnaire ni offerts de quelque manière que ce soit au public,

(iii) portent une étiquette qui est conforme aux exigences prévues à l’article 34 et qui, selon le cas :

(A) indique « COMPETITION ENGINE / MOTEUR DE COMPÉTITION »,

(B) est conforme aux exigences prévues à l’article 620 de la sous-partie G du CFR 1039 ou, conformément à l’article 630 de la sous-partie G du CFR 1048, à l’article 620 de la sous-partie G du CFR 1054, selon le cas;

g) ceux qui sont conçus pour être utilisés exclusivement dans des machines militaires conçues pour être utilisées seulement dans le cadre d’opérations militaires de combat ou d’appui tactique, y compris les missions de reconnaissance, de sauvetage ou d’entraînement, et qui portent :

(i) soit une étiquette à cet effet conforme aux exigences prévues à l’article 34 indiquant « THIS ENGINE IS DESIGNED TO BE USED EXCLUSIVELY IN MILITARY MACHINES DESIGNED EXCLUSIVELY FOR USE IN COMBAT OR COMBAT SUPPORT DURING MILITARY ACTIVITIES /

(ii) the United States emission control information label referred to in section 225(e), subpart C, of CFR 1068;

(h) are to be exported, will not be used or sold for use in Canada and bear a label that meets the requirements set out in section 34 and sets out the statement “FOR EXPORT, NOT FOR USE OR SALE FOR USE IN CANADA / POUR EXPORTATION, NE DOIT PAS ÊTRE UTILISÉ AU CANADA NI VENDU POUR ÊTRE UTILISÉ AU CANADA”;

(i) are regulated under the *Multi-Sector Air Pollutants Regulations* and bear a label that meets the requirements set out in section 34 and sets out the statement “THIS ENGINE IS REGULATED UNDER THE *Multi-Sector Air Pollutants Regulations* AND WILL BE USED IN A FACILITY LISTED IN SUBSECTION 46(4) OF THOSE REGULATIONS / CE MOTEUR EST RÉGLÉMENTÉ PAR LE *Règlement multisectoriel sur les polluants atmosphériques* ET SERA UTILISÉ DANS UNE INSTALLATION ÉNUMÉRÉE AU PARAGRAPHE 46(4) DE CE RÈGLEMENT”;

(j) have a maximum displacement of 1 000 cm³ and a maximum engine power of 30 kW and meet the requirements that are applicable under the *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations* to an engine of the same model year that is designed to be used in a non-handheld machine; and

(k) are compression-ignition engines and

(i) have a per-cylinder displacement of less than 50 cm³,

(ii) are designed to be used in underground mines, but may also be used above ground at those mines, and are certified by

(A) the Canada Centre for Mineral and Energy Technology, or

(B) the Mine Safety and Health Administration of the United States in accordance with Title 30, chapter I, subchapter B, part 7, subpart E of the *Code of Federal Regulations* of the United States or Title 30, chapter I, subchapter B, part 36, of the *Code of Federal Regulations* of the United States,

(iii) are designed to be installed in a vessel that has an integrated fuel, cooling or exhaust system, or

(iv) are stationary, have a per-cylinder displacement of 30 L or more and bear

(A) a label that meets the requirements set out in section 34 and sets out the statement “STATIONARY ENGINE WITH A DISPLACEMENT OF 30 L/CYLINDER OR MORE; NOT SUBJECT TO

CE MOTEUR EST CONÇU POUR ÊTRE UTILISÉ EXCLUSIVEMENT DANS DES MACHINES MILITAIRES CONÇUES EXCLUSIVEMENT POUR ÊTRE UTILISÉES DANS LE CADRE D'OPÉRATIONS MILITAIRES DE COMBAT OU D'APPUI TACTIQUE »,

(ii) soit l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée à l'article 225(e) de la sous-partie C du CFR 1068;

(h) ceux qui sont destinés à être exportés, qui ne seront pas utilisés au Canada ni vendus pour y être utilisés et qui portent une étiquette conforme aux exigences prévues à l'article 34 indiquant « FOR EXPORT, NOT FOR USE OR SALE FOR USE IN CANADA / POUR EXPORTATION, NE DOIT PAS ÊTRE UTILISÉ AU CANADA NI VENDU POUR ÊTRE UTILISÉ AU CANADA »;

(i) ceux qui sont visés par le *Règlement multisectoriel sur les polluants atmosphériques* et qui portent une étiquette conforme aux exigences prévues à l'article 34 indiquant « THIS ENGINE IS REGULATED UNDER THE *Multi-Sector Air Pollutants Regulations* AND WILL BE USED IN A FACILITY LISTED IN SUBSECTION 46(4) OF THOSE REGULATIONS / CE MOTEUR EST RÉGLÉMENTÉ PAR LE *Règlement multisectoriel sur les polluants atmosphériques* ET SERA UTILISÉ DANS UNE INSTALLATION ÉNUMÉRÉE AU PARAGRAPHE 46(4) DE CE RÈGLEMENT »;

(j) ceux qui ont une cylindrée maximale de 1 000 cm³ et une puissance maximale de 30 kW et qui satisfont aux exigences prévues par le *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé* qui sont applicables aux moteurs de la même année de modèle conçus pour être utilisés dans une machine non portative;

(k) ceux qui sont des moteurs à allumage par compression et qui, selon le cas :

(i) ont une cylindrée unitaire de moins de 50 cm³,

(ii) sont conçus pour être utilisés à l'intérieur d'une mine souterraine, mais qui peuvent aussi être utilisés en surface de celle-ci, et qui sont homologués par l'un ou l'autre des organismes suivants :

(A) le Centre canadien de la technologie des minéraux et de l'énergie,

(B) la Mine Safety and Health Administration des États-Unis selon la sous-partie E, partie 7, section de chapitre B, chapitre I, titre 30 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis ou la partie 36, section de chapitre B, chapitre I, titre 30 du *Code of Federal Regulations* des États-Unis,

EMISSIONS STANDARDS UNDER THE CANADIAN REGULATIONS ENTITLED *Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition Engine Emission Regulations* / MOTEUR FIXE AYANT UNE CYLINDRÉE DE 30 L OU PLUS; NON ASSUJETTI AUX NORMES D'ÉMISSIONS PRÉVUES PAR LE RÈGLEMENT CANADIEN INTITULÉ *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé*, or

(B) the applicable United States emission control information label referred to in section 4210, subpart III, of CFR 60.

Section 152 of Act

(2) For the purposes of section 152 of the Act, the prescribed engines are those referred to in subsection (1) that are manufactured in Canada other than

- (a)** engines that
 - (i)** are covered by an EPA certificate,
 - (ii)** are sold concurrently in Canada and the United States, and
 - (iii)** had their manufacture completed in Canada by the addition of
 - (A)** an emission control system for exhaust emissions, or part of such a system, in a manner that conforms to the certificate and the certificate holder's installation instructions, or
 - (B)** a complete fuel system, or part of such a system, in a manner that conforms to the certificate and the certificate holder's installation instructions; and
- (b)** engines that are to be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing.

(iii) ceux qui sont conçus pour être installés dans un bâtiment qui est pourvu de systèmes intégrés de carburant, de refroidissement ou d'échappement,

(iv) ceux qui sont des moteurs fixes qui ont une cylindrée unitaire de 30 L ou plus et qui portent :

(A) soit une étiquette conforme aux exigences prévues à l'article 34 indiquant « STATIONARY ENGINE WITH A DISPLACEMENT OF 30 L/ CYLINDER OR MORE; NOT SUBJECT TO EMISSIONS STANDARDS UNDER THE CANADIAN REGULATIONS ENTITLED *Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition Engine Emissions Regulations* / MOTEUR FIXE AYANT UNE CYLINDRÉE DE 30 L OU PLUS; NON ASSUJETTI AUX NORMES D'ÉMISSIONS PRÉVUES PAR LE RÈGLEMENT CANADIEN INTITULÉ *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé* »,

(B) soit l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions applicable visée à l'article 4210 de la sous-partie III du CFR 60.

Article 152 de la Loi

(2) Pour l'application de l'article 152 de la Loi, les moteurs réglementés sont ceux visés au paragraphe (1) qui sont fabriqués au Canada, à l'exception des moteurs suivants :

- a)** ceux satisfaisant aux conditions suivantes :
 - (i)** ils sont visés par un certificat de l'EPA,
 - (ii)** ils sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période,
 - (iii)** leur fabrication a été achevée au Canada par l'ajout :
 - (A)** d'un système antipollution pour les émissions de gaz d'échappement, ou une partie d'un tel système, conformément au certificat et aux instructions d'installation du titulaire du certificat,
 - (B)** d'un système complet d'alimentation en carburant, ou d'une partie d'un tel système, conformément au certificat et aux instructions d'installation du titulaire du certificat;
- b)** ceux qui sont destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales.

Section 154 of Act

(3) The classes of engines that are prescribed for the purposes of section 154 of the Act are those that are prescribed under subsection (1).

Engine Standards

General Standards

Evaporative emission standards — application

6 The evaporative emission standards referred to in these Regulations apply in respect of engines that have a complete fuel system with non-metallic fuel lines or fuel tanks and that are fuelled with volatile liquid fuels.

Emission control system — requirements

7 (1) An emission control system that is installed on an engine to enable it to conform to the standards set out in these Regulations must not

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

Defeat device

(2) An engine must not be equipped with an auxiliary emission control device that reduces the effectiveness of the emission control system under conditions that may reasonably be expected to be encountered under normal operation of the engine unless

- (a)** the conditions that may reasonably be expected to be encountered under normal operation of the engine are substantially included in the test procedures referred to in subsection 1(4);
- (b)** the auxiliary emission control device is needed to protect the engine against damage or accident;
- (c)** the auxiliary emission control device is only used to start the engine;
- (d)** the auxiliary emission control device is installed in a compression-ignition engine that is designed to power an emergency machine and is activated during

Article 154 de la Loi

(3) Pour l'application de l'article 154 de la Loi, les catégories réglementaires de moteurs sont les moteurs désignés par le paragraphe (1).

Normes applicables aux moteurs

Général

Normes d'émissions de gaz d'évaporation — application

6 Les normes d'émissions de gaz d'évaporation visées au présent règlement s'appliquent aux moteurs qui sont dotés d'un système complet d'alimentation en carburant dont la conduite d'alimentation en carburant ou le réservoir de carburant sont non métalliques et sont alimentés avec un carburant liquide volatil.

Système antipollution — exigences

7 (1) Le système antipollution installé sur un moteur pour le rendre conforme aux normes établies dans le présent règlement ne peut avoir pour effet :

- a)** par son fonctionnement, de rejeter des substances qui provoquent la pollution atmosphérique et qui n'auraient pas été rejetées si le système n'avait pas été installé;
- b)** par son fonctionnement ou son mauvais fonctionnement, de rendre le moteur ou la machine dans laquelle celui-ci est installé dangereux ou de mettre en danger les personnes ou les biens se trouvant à proximité de la machine ou du moteur.

Dispositif de mise en échec

(2) Un moteur ne peut être doté d'un dispositif antipollution auxiliaire qui réduit l'efficacité du système antipollution dans des conditions qui sont raisonnablement prévisibles lorsque le moteur fonctionne normalement, sauf dans les cas suivants :

- a)** les conditions qui sont raisonnablement prévisibles lorsque le moteur fonctionne normalement font intrinsèquement partie des méthodes d'essai visées au paragraphe 1(4);
- b)** il est nécessaire pour protéger le moteur contre tout dommage ou accident;
- c)** il est utilisé seulement pour faire démarrer le moteur;
- d)** il est installé sur un moteur à allumage par compression conçu pour propulser une machine de première intervention et qui est activé lors d'une

emergency response operations to maintain speed, torque or power in either of the following circumstances:

- (i) the emission control system is in an abnormal state, or
 - (ii) the device acts to maintain the emission control system in a normal state; or
- (e) the auxiliary emission control device is installed in a compression-ignition engine other than one referred to in paragraph (d) and the following criteria are met:
- (i) the auxiliary emission control device
 - (A) is designed to prevent the operation of the emission control system only to the extent necessary to allow the engine to meet the demands of an emergency situation,
 - (B) is accompanied by a notice in writing discouraging improper use of the auxiliary emission control device,
 - (C) is designed so that it can only operate for a maximum of 120 hours in total before it has to be reset,
 - (D) is designed so that it can only be reset to reestablish the time limit referred to in clause (C) by the input of a temporary code, the reconfiguration of the engine's electronic control module or the use of another secure feature that is unique to each engine, and
 - (E) is designed so that its operation can be manually stopped, and
 - (ii) the engine on which the auxiliary emission control device is installed is designed to electronically record the number of times the auxiliary emission control device is used.

Emission standards

(3) Subject to subsection 11(2), a compression-ignition engine that is equipped with an auxiliary emission control device referred to in subsection (2) that meets the requirements set out in paragraph (2)(d) or (e) is not required to conform to the emission standards referred to in sections 10 to 17 when the auxiliary emission control device is operating.

Adjustable parameters — requirements

8 (1) Engines equipped with adjustable parameters must conform to the applicable standards under these

intervention d'urgence afin de maintenir la vitesse, le couple ou la puissance dans l'une des circonstances suivantes :

- (i) le système antipollution est dans un état anormal,
 - (ii) le dispositif sert à maintenir le système antipollution dans un état normal;
- e) il est installé dans un moteur à allumage par compression autre qu'un moteur visé à l'alinéa d) et les critères suivants sont satisfaits :
- (i) le dispositif antipollution auxiliaire, à la fois :
 - (A) est conçu pour empêcher le fonctionnement du système antipollution uniquement dans la mesure nécessaire pour permettre au moteur de satisfaire aux exigences imposées par une situation d'urgence,
 - (B) est accompagné d'un avis écrit décourageant l'utilisation incorrecte du dispositif antipollution auxiliaire,
 - (C) est conçu de manière à ce qu'il puisse fonctionner seulement pendant un maximum de cent vingt heures au total avant qu'il doive être réinitialisé,
 - (D) est conçu de manière à ce qu'il puisse être réinitialisé seulement pour établir à nouveau la limite prévue à la division (C) par l'entrée d'un code temporaire, d'une reconfiguration du module de commande électronique du moteur ou par l'utilisation d'une autre fonction de sécurité propre à chaque moteur,
 - (E) est conçu de manière à ce que son fonctionnement puisse être arrêté manuellement,
 - (ii) le moteur sur lequel est installé un dispositif antipollution auxiliaire est conçu pour enregistrer électroniquement le nombre d'utilisations du dispositif antipollution auxiliaire.

Normes d'émissions

(3) Sous réserve du paragraphe 11(2), un moteur à allumage par compression doté d'un dispositif antipollution auxiliaire visé au paragraphe (2) qui satisfait aux critères prévus aux alinéas (2)d) ou e) n'a pas à être conforme aux normes d'émissions visées aux articles 10 à 17 lorsque le dispositif antipollution auxiliaire est en fonction.

Paramètres réglables — exigences

8 (1) Le moteur doté de paramètres réglables doit être conforme aux normes applicables aux termes du présent

Regulations for any specification within the physically adjustable range.

Engines using non-commercial fuel

(2) Subsection (1) does not apply to an engine that is designed to operate using fuel that is not generally offered for sale in Canada if the engine is adjusted in accordance with the manufacturer's instructions referred to in subsection 36(2) and conforms to the applicable standards under these Regulations for those specifications.

Alternative test procedures

9 (1) Despite subsection 1(4), a company may, instead of using the test procedures set out in CFR 60 in respect of their stationary compression-ignition engines, replace one or more of those test procedures with alternative test procedures that are equivalent to or more stringent than those test procedures.

Published test procedures

(2) The alternative test procedures referred to in subsection (1) must be included in a test procedure published by

(a) the government of a state or of a political subdivision of a state, or an institution of a state or of a political subdivision of a state;

(b) an international organization of states or an international organization that is established by the governments of states, or an institution of any of those international organizations; or

(c) an organization that develops test procedures based on consensus and that is internationally recognized as being competent to establish those test procedures.

Equivalence

(3) For the purposes of subsection (1), the equivalency of test procedures is determined by the Minister on the basis of the evidence of conformity submitted by the company.

Compression-Ignition Engine Standards

Emission Standards

Emission standards — mobile engines

10 (1) Subject to sections 12 to 15 and 22 and 23, a mobile compression-ignition engine must conform to

(a) the exhaust emission standards set out in sections 101(a) to (c) and (e) and (f), subpart B, of CFR 1039;

règlement quel que soit le réglage mécanique des paramètres.

Moteur alimenté au carburant non commercial

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas au moteur conçu pour fonctionner avec du carburant qui n'est généralement pas mis en vente au Canada si ce moteur est réglé selon les instructions du fabricant visées au paragraphe 36(2) et s'il est conforme aux normes applicables prévues par le présent règlement eu égard à ce réglage.

Méthodes d'essai de rechange

9 (1) Malgré le paragraphe 1(4), une entreprise peut, au lieu d'utiliser les méthodes d'essai prévues au CFR 60 à l'égard de ses moteurs à allumage par compression fixes, remplacer une ou plusieurs de ces méthodes d'essai par des méthodes d'essai de rechange équivalentes ou plus rigoureuses.

Méthodes d'essai publiées

(2) Les méthodes d'essai de rechange visées au paragraphe (1) doivent faire partie d'une méthode d'essai publiée par :

a) le gouvernement d'un État ou d'une subdivision politique d'un État, ou d'une institution d'un État ou d'une subdivision politique d'un État;

b) une organisation internationale d'États ou une organisation internationale établie par les gouvernements des États, ou une institution de l'une de ces organisations internationales;

c) une organisation qui élabore des méthodes d'essai fondées sur le consensus et qui est reconnue internationalement comme étant compétente pour établir cette méthode d'essai.

Équivalence

(3) Pour l'application du paragraphe (1), l'équivalence des méthodes d'essai est établie par le ministre sur la base de la justification de conformité fournie par l'entreprise.

Normes des moteurs à allumage par compression

Normes d'émissions

Normes d'émissions — moteurs mobiles

10 (1) Sous réserve des articles 12 à 15 et 22 et 23, les moteurs à allumage par compression mobiles doivent être conformes aux normes suivantes :

a) les normes d'émissions de gaz d'échappement prévues aux articles 101(a) à (c) et (e) et (f) de la sous-partie B du CFR 1039;

(b) the crankcase emission standards set out in section 115(a), subpart B, of CFR 1039;

(c) the smoke emission standards set out in section 105, subpart B, of CFR 1039; and

(d) the evaporative emission standards set out in sections 105(a), (c) and (d), subpart B, of CFR 1048 for large spark-ignition engines.

Useful life

(2) The standards referred to in subsection (1) apply for the useful life of the engine, as specified

(a) in the case of the standards referred to in paragraphs (1)(a) to (c), in section 101(g), subpart B, of CFR 1039; and

(b) in the case of the standards referred to in paragraph (1)(d), in section 105, subpart B, of CFR 1048.

Emission standards – stationary engines

11 (1) Subject to sections 15, 16 and 23, a stationary compression-ignition engine must conform to the emission standards set out in sections 4201(a), (c) and (e)(2), subpart III, of CFR 60.

Auxiliary emission control device

(2) An engine referred to in subsection (1) that is equipped with an auxiliary emission control device referred to in subsection 7(2) that meets the requirements set out in paragraph 7(2)(d) or (e) must conform to the emission standards set out in section 4210(j), subpart III, of CFR 60 when the auxiliary emission control device is operating.

Useful life

(3) The standards referred to in subsection (1) apply for the useful life of the engine referred to in section 104(a), subpart B, of CFR 89, section 9, subpart A, of CFR 94, section 101(g), subpart B, of CFR 1039 or section 101(e), subpart B, of CFR 1042, as specified in sections 4210(a) to (c), subpart III, of CFR 60.

Alternative Emission Standards for Certain Types of Engines

Mobile engines used in remote locations

12 (1) A mobile compression-ignition engine that is to be used exclusively to provide a primary source of electrical power in a remote location may, if it bears a label to that effect, instead of conforming to the emission standards set out in section 10, conform to

(a) in the case of an engine that is being imported and that is of the 2007 model year or an earlier model year,

b) les normes d'émissions du carter prévues à l'article 115(a) de la sous-partie B du CFR 1039;

c) les normes d'émissions de fumée prévues à l'article 105 de la sous-partie B du CFR 1039;

d) les normes d'émissions de gaz d'évaporation prévues aux articles 105(a), (c) et (d) de la sous-partie B du CFR 1048 pour les gros moteurs à allumage commandé.

Durée de vie utile

(2) Ces normes s'appliquent pendant la durée de vie utile des moteurs prévue à l'un des articles suivants :

a) dans le cas de celles visées aux alinéas (1)a) à c), l'article 101(g) de la sous-partie B du CFR 1039;

b) dans le cas de celles visées à l'alinéa (1)d), l'article 105 de la sous-partie B du CFR 1048.

Normes d'émissions – moteurs fixes

11 (1) Sous réserve des articles 15, 16 et 23, les moteurs à allumage par compression fixes doivent être conformes aux normes prévues aux articles 4201(a), (c) et (e)(2) de la sous-partie III du CFR 60.

Système antipollution auxiliaire

(2) Les moteurs visés au paragraphe (1) qui sont dotés d'un système antipollution auxiliaire visé au paragraphe 7(2) qui satisfait aux critères prévus aux alinéas 7(2)d) ou e) doivent, lorsque le système antipollution auxiliaire est en fonction, être conformes aux normes prévues à l'article 4210(j) de la sous-partie III du CFR 60.

Durée de vie utile

(3) Les normes prévues au paragraphe (1) s'appliquent pendant la durée de vie utile du moteur prévue à l'article 104(a) de la sous-partie B du CFR 89, à l'article 9 de la sous-partie A du CFR 94, à l'article 101(g) de la sous-partie B du CFR 1039 ou à l'article 101(e) de la sous-partie B du CFR 1042, tel que précisé aux articles 4210(a) à (c) de la sous-partie III du CFR 60.

Normes d'émissions de rechange visant certains types de moteurs

Moteurs mobiles utilisés en régions éloignées

12 (1) Les moteurs à allumage par compression mobiles destinés à être utilisés comme source d'énergie électrique principale en régions éloignées peuvent, s'ils portent une étiquette à cet effet, au lieu d'être conformes aux normes d'émissions prévues à l'article 10, être conformes :

a) dans le cas d'un moteur qui est importé de l'année de modèle 2007 ou d'une année de modèle antérieure,

the emission standards set out in Table 1 to section 112(a), subpart B, of CFR 89; or

(b) in the case of an engine that is being imported and that is of the 2008 model year or a later model year or an engine that is manufactured in Canada, the emission standards set out in,

(i) for engines that have a gross power of less than 37 kW, Table 2, subpart IIII, of CFR 60, and

(ii) for engines that have a gross power of 37 kW or more, Table 1 to section 112(a), subpart B, of CFR 89.

Useful life

(2) The standards referred to in subsection (1) apply for the useful life of the engine referred to in section 104(a), subpart B, of CFR 89.

North Warning System sites

13 (1) A mobile compression-ignition engine that is to be used exclusively at a North Warning System site established by the North American Aerospace Defense Command may, if it bears a label to that effect, instead of conforming to the emission standards set out in section 10, conform to the emission standards set out in Table 1 to section 112(a), subpart B, of CFR 89.

Useful life

(2) The standards referred to in subsection (1) apply for the useful life of the engine referred to in section 104(a), subpart B, of CFR 89.

Transportation refrigeration unit

14 (1) A mobile compression-ignition engine that is used in a transportation refrigeration unit may, instead of conforming to the emission standards referred to in section 10, conform to the applicable standards referred to in sections 645(a), (b) and (e), subpart G, of CFR 1039, as specified in those sections.

Useful life

(2) The standards referred to in subsection (1) apply for the useful life of the engine as specified in section 101(g), subpart B, of CFR 1039.

Engines for use in hazardous location

15 (1) A compression-ignition engine that is or will be installed in a machine to be used only in a hazardous location where the maximum permissible surface temperature for the machine is 200°C or less may, if the engine or the machine bears the markings referred to in rule 18-052 of the most recent version of the Canadian Standards Association standard C22.1, *Canadian Electrical Code*,

aux normes d'émissions prévues au tableau 1 de l'article 112(a) de la sous-partie B du CFR 89;

b) dans le cas d'un moteur de l'année de modèle 2008 ou d'une année de modèle ultérieure qui est importé ou d'un moteur qui est fabriqué au Canada, aux normes d'émissions prévues :

(i) pour les moteurs de puissance brute de moins de 37 kW, au tableau 2 de la sous-partie IIII du CFR 60,

(ii) pour les moteurs de puissance brute de 37 kW ou plus, au tableau 1 de l'article 112(a) de la sous-partie B du CFR 89.

Durée de vie utile

(2) Les normes prévues au paragraphe (1) s'appliquent pendant la durée de vie utile du moteur prévue à l'article 104(a) de la sous-partie B du CFR 89.

Sites du Système d'alerte du Nord

13 (1) Les moteurs à allumage par compression mobiles destinés à être utilisés uniquement aux sites du Système d'alerte du Nord établis par le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord peuvent, s'ils portent une étiquette à cet effet, au lieu d'être conformes aux normes d'émissions prévues à l'article 10, être conformes aux normes d'émissions prévues au tableau 1 de l'article 112(a) de la sous-partie B du CFR 89.

Durée de vie utile

(2) Les normes prévues au paragraphe (1) s'appliquent pendant la durée de vie utile du moteur prévue à l'article 104(a) de la sous-partie B du CFR 89.

Dispositif frigorifique de transport

14 (1) Les moteurs à allumage par compression mobiles qui sont utilisés dans un dispositif frigorifique de transport peuvent, au lieu d'être conformes aux normes d'émissions prévues à l'article 10, être conformes aux normes applicables visées aux articles 645(a), (b) et (e) de la sous-partie G du CFR 1039, telles que précisées à ces articles.

Durée de vie utile

(2) Les normes prévues au paragraphe (1) s'appliquent pendant la durée de vie utile du moteur prévue à l'article 101(g) de la sous-partie B du CFR 1039.

Moteurs pour utilisation dans des emplacements dangereux

15 (1) Le moteur à allumage par compression qui est ou sera installé dans une machine destinée à être utilisée seulement dans un emplacement dangereux où la température de surface maximale admissible pour la machine est de 200 °C ou moins peut, si le moteur de la machine porte le marquage prévu à l'article 18-052 de la version la plus à jour de la norme C22.1 de l'Association canadienne de

Part 1, conform to the following emission standards instead of those referred to in subsection 10(1) or 11(1), as applicable:

(a) in the case of an engine that has a gross power of 19 kW or more but less than 37 kW, the applicable standards set out in Table 2 to section 102(b), subpart B, of CFR 1039; and

(b) in the case of an engine that has a gross power of 37 kW or more, the applicable standards set out in Table 1 to section 112(a), subpart B, of CFR 89.

Useful life

(2) The standards referred to in subsection (1) apply for the useful life of the engine referred to in section 101(g), subpart B, of CFR 1039 or section 104(a), subpart B, of CFR 89, as the case may be.

Backup or emergency stationary engines

16 (1) A stationary compression-ignition engine that is intended to provide electrical power or mechanical work during a power outage may, instead of conforming to the emission standards referred to in subsection 11(1), conform to those set out in sections 4202(a)(1)(ii), (a)(2), (b)(2), (e)(2) and (4) and (f)(1) and (2), subpart III, of CFR 60.

Stationary fire-pump engines

(2) A stationary compression-ignition engine that is a fire-pump engine may, instead of conforming to the emission standards referred to in subsection 11(1), conform to those set out in section 4202(d), subpart III, of CFR 60.

Stationary engines used in remote locations

(3) A stationary compression-ignition engine that is to be used in a remote location may, if it bears a label to that effect, instead of conforming to the emission standards set out in subsection 11(1), conform to those set out in section 4201(f), subpart III, of CFR 60 or those set out in sections 4202(a)(1)(ii), (a)(2), (b)(2), (e)(2) and (4) and (f)(1) and (2), subpart III, of CFR 60.

Useful life

(4) The standards referred to in subsections (1) to (3) apply for the useful life of the engine referred to in subsection 11(3).

Diagnostic System Standards

Standards

17 A compression-ignition engine that is equipped with a selective catalytic reduction system that uses a reductant

normalisation, intitulée *Code canadien de l'électricité, première partie*, au lieu d'être conforme aux normes d'émissions prévues aux paragraphes 10(1) ou 11(1), selon le cas, être conforme :

a) dans le cas d'un moteur de puissance brute de 19 kW ou plus mais de moins de 37 kW, aux normes applicables prévues au tableau 2 de l'article 102(b) de la sous-partie B du CFR 1039;

b) dans le cas d'un moteur de puissance brute de 37 kW ou plus, aux normes applicables prévues au tableau 1 de l'article 112(a) de la sous-partie B du CFR 89.

Durée de vie utile

(2) Les normes prévues au paragraphe (1) s'appliquent pendant la durée de vie utile du moteur prévue à l'article 101(g) de la sous-partie B du CFR 1039 ou à l'article 104(a) de la sous-partie B du CFR 89, selon le cas.

Moteurs fixes de réserve ou d'urgence

16 (1) Les moteurs à allumage par compression fixes destinés à fournir une source d'énergie électrique ou mécanique lors d'une panne électrique peuvent, au lieu d'être conformes aux normes d'émissions prévues au paragraphe 11(1), être conformes à celles visées aux articles 4202(a)(1)(ii), (a)(2), (b)(2), (e)(2) et (4) et (f)(1) et (2) de la sous-partie III du CFR 60.

Moteurs fixes de pompe à incendie

(2) Les moteurs à allumage par compression fixes qui sont des moteurs de pompe à incendie peuvent, au lieu d'être conformes aux normes d'émissions prévues au paragraphe 11(1), être conformes à celles visées à l'article 4202(d) de la sous-partie III du CFR 60.

Moteurs fixes utilisés en régions éloignées

(3) Les moteurs à allumage par compression fixes destinés à être utilisés en régions éloignées peuvent, s'ils portent une étiquette à cet effet, au lieu d'être conformes aux normes d'émissions prévues au paragraphe 11(1), être conformes à celles visées à l'article 4201(f) de la sous-partie III du CFR 60 ou à celles visées aux articles 4202(a)(1)(ii), (a)(2), (b)(2), (e)(2) et (4) et (f)(1) et (2) de la sous-partie III du CFR 60.

Durée de vie utile

(4) Les normes prévues aux paragraphes (1) à (3) s'appliquent pendant la durée de vie utile du moteur visée au paragraphe 11(3).

Système de diagnostic — normes

Normes

17 Le moteur à allumage par compression doté d'un système de réduction catalytique sélective qui utilise un agent

other than the engine's fuel must be equipped with a diagnostic system that conforms to the standards set out in,

- (a) in the case of mobile engines, section 110, subpart B, of CFR 1039; and
- (b) in the case of stationary engines, section 110, subpart B, of CFR 1039 or section 110, subpart B, of CFR 1042, as applicable.

Large Spark-Ignition Engine Standards

Emission Standards

Standards

18 (1) Subject to subsections (3) and (4) and sections 19, 22 and 23, a large spark-ignition engine must conform to

- (a) the exhaust emission standards set out in sections 101(a) to (c) and (e), subpart B, of CFR 1048;
- (b) the crankcase emission standards set out in section 115(a), subpart B, of CFR 1048; and
- (c) the evaporative emission standards set out in sections 105(a), (c) and (d), subpart B, of CFR 1048.

Demonstrating conformity

(2) For greater certainty, a company may demonstrate an engine's conformity to the evaporative emission standards referred to in paragraph (1)(c) as specified in section 245(e), subpart C, of CFR 1048.

Alternate exhaust emission standards

(3) An engine that meets the conditions set out in sections 101(d)(1) to (4), subpart B, of CFR 1048 may, instead of conforming to the exhaust emission standards set out in section 101(b)(2), subpart B, of CFR 1048, conform to the exhaust emission standards set out in section 101(d), subpart B, of CFR 1048.

"Blue Sky Series" emission standards

(4) An engine may, instead of conforming to the exhaust emission standards referred to in paragraph (1)(a), conform to the "Blue Sky Series" standards set out in section 140, subpart B, of CFR 1048.

réducteur, autre que le carburant du moteur, doit être doté d'un système de diagnostic qui est conforme :

- a) dans le cas de moteurs mobiles, aux normes prévues à l'article 110 de la sous-partie B du CFR 1039;
- b) dans le cas de moteurs fixes, aux normes prévues à l'article 110 de la sous-partie B du CFR 1039 ou à l'article 110 de la sous-partie B du CFR 1042, selon le cas.

Normes des gros moteurs à allumage commandé

Normes d'émissions

Normes

18 (1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4) et des articles 19, 22 et 23, les gros moteurs à allumage commandé doivent être conformes aux normes suivantes :

- a) les normes d'émissions de gaz d'échappement prévues aux articles 101(a) à (c) et (e) de la sous-partie B du CFR 1048;
- b) les normes d'émissions du carter prévues à l'article 115(a) de la sous-partie B du CFR 1048;
- c) les normes d'émissions de gaz d'évaporation prévues aux articles 105(a), (c) et (d) de la sous-partie B du CFR 1048.

Démonstration de la conformité

(2) Il est entendu que l'entreprise peut démontrer la conformité d'un moteur aux normes d'émissions de gaz d'évaporation prévues à l'alinéa (1)c), telles que spécifiées à l'article 245(e) de la sous-partie C du CFR 1048.

Normes d'émissions de gaz d'échappement de rechange

(3) Le moteur qui satisfait aux conditions prévues aux articles 101(d)(1) à (4) de la sous-partie B du CFR 1048 peut, au lieu des normes d'émissions de gaz d'échappement prévues à l'article 101(b)(2) de la sous-partie B du CFR 1048, être conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement prévues à l'article 101(d) de la sous-partie B du CFR 1048.

Normes d'émissions « Blue Sky Series »

(4) Un moteur peut, au lieu d'être conforme aux normes d'émissions de gaz d'échappement prévues à l'alinéa (1)a), être conforme aux normes « Blue Sky Series » prévues à l'article 140 de la sous-partie B du CFR 1048.

Useful life

(5) The standards referred to in subsections (1), (3) and (4) apply for the useful life of the engine as specified in

- (a)** section 101(g), subpart B, of CFR 1048, in the case of the standards referred to in paragraphs (1)(a) and (b) and subsections (3) and (4); or
- (b)** section 105, subpart B, of CFR 1048, in the case of the standards referred to in paragraph (1)(c).

Alternate standards

19 A large spark-ignition engine that is fuelled solely by natural gas or liquefied petroleum gas and that has a maximum engine power of 250 kW or more may, instead of conforming to the standards referred to in sections 18, 20 and 21, conform to the standards referred to in sections 10 and 17, as if it were a compression-ignition engine.

Diagnostic and Torque Broadcasting System Standards**Diagnostic system**

20 A large spark-ignition engine that is equipped with three-way catalysis and closed-loop control of air-fuel ratios must be equipped with a diagnostic system that conforms to the applicable standards set out in section 110, subpart B, of CFR 1048.

Torque broadcasting system

21 An electronically controlled large spark-ignition engine must be equipped with a torque broadcasting system that meets the requirements of section 115(b), subpart B, of CFR 1048.

On-Road Engines Adapted for Off-road Use**Alternate standards — engines**

22 (1) A mobile compression-ignition engine or a large spark-ignition engine may, instead of conforming to the applicable standards referred to in sections 10, 12 to 15 and 17 to 21, conform to the applicable standards under the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* if

- (a)** the engine was, before it became subject to these Regulations,
- (i)** subject to the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations*, and

Durée de vie utile

(5) Les normes prévues aux paragraphes (1), (3) et (4) s'appliquent pendant la durée de vie utile des moteurs, laquelle est prévue :

- a)** dans le cas des normes prévues aux alinéas (1)a) et b) et aux paragraphes (3) et (4), à l'article 101(g) de la sous-partie B du CFR 1048;
- b)** dans le cas des normes prévues à l'alinéa (1)c), à l'article 105 de la sous-partie B du CFR 1048.

Normes de rechange

19 Le gros moteur à allumage commandé d'une puissance maximale d'au moins 250 kW alimenté uniquement au gaz naturel ou au gaz de pétrole liquéfié peut, au lieu d'être conforme aux normes prévues aux articles 18, 20 et 21, être conforme aux normes prévues aux articles 10 et 17, comme s'il était un moteur à allumage par compression.

Systèmes de diagnostic et d'indicateur de couple — normes**Système de diagnostic**

20 Le gros moteur à allumage commandé doté de convertisseurs catalytiques à trois voies et d'un asservissement en circuit fermé des rapports de mélange air-carburant doit être doté d'un système de diagnostic conforme aux normes prévues à l'article 110 de la sous-partie B du CFR 1048.

Système d'indicateur de couple

21 Le gros moteur à allumage commandé à contrôle électronique doit être doté d'un système d'indicateur de couple conforme aux exigences prévues à l'article 115(b) de la sous-partie B du CFR 1048.

Moteurs de véhicules routiers adaptés pour un usage hors route**Normes de rechange — moteurs**

22 (1) Le moteur à allumage par compression mobile et le gros moteur à allumage commandé peuvent, au lieu d'être conformes aux normes applicables prévues aux articles 10, 12 à 15 et 17 à 21, être conformes aux normes applicables prévues par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* si les conditions ci-après sont réunies :

- a)** ils étaient, avant d'être visés par le présent règlement, à la fois :
- (i)** des moteurs visés par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*,

(ii) in conformity with the applicable standards under those Regulations; and

(b) the engine was, before its sale to the first retail purchaser, altered in a manner that meets the requirements set out in section 605(d)(2), subpart G, of CFR 1039 or section 605(d)(2), subpart G, of CFR 1048, as the case may be.

Applicable standards

(2) For the purposes of subsection (1), the applicable standards under the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* are those that were applicable to the engine under those Regulations before its alteration.

Engines Covered by EPA Certificate

Certificate issued under certain parts of CFR

23 (1) Subject to subsection (2), an engine that is covered by an EPA certificate may, instead of conforming to the applicable standards referred to in sections 10 to 22, conform to

(a) in the case of an engine that has a complete fuel system and whose attached fuel lines and attached fuel tanks are covered by one or more EPA certificates, the standards referred to in each of the EPA certificates; and

(b) in any other case, the standards referred to in the EPA certificate.

Certificate issued under CFR 86

(2) A mobile compression-ignition engine or a large spark-ignition engine that is covered by an EPA certificate issued under CFR 86 may, instead of conforming to the applicable standards referred to in sections 10, 12 to 15 and 17 to 21, conform to the standards referred to in the EPA certificate if the engine was, before importation or before its sale to the first retail purchaser, altered in a manner that meets the specific requirements set out in section 605(d)(2), subpart G, of CFR 1039 or section 605(d)(2), subpart G, of CFR 1048, as the case may be.

Subsection 153(3) of Act

24 (1) For the purposes of subsection 153(3) of the Act, the provisions of the CFR that are applicable under an EPA certificate to an engine referred to in subsection 23(1) or (2), or to any attached fuel lines or fuel tanks referred to in paragraph 23(1)(a), correspond to the standards referred to in sections 10 to 22.

(ii) conformes aux normes applicables prévues par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*;

b) ils ont été modifiés avant leur vente au premier usager de manière à ce qu'ils respectent les exigences prévues à l'article 605(d)(2) de la sous-partie G du CFR 1039 ou à l'article 605(d)(2) de la sous-partie G du CFR 1048, selon le cas.

Normes applicables

(2) Pour l'application du paragraphe (1), les normes applicables prévues par le *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs* sont celles qui s'appliquaient aux moteurs aux termes de ce règlement avant leur modification.

Moteurs visés par un certificat de l'EPA

Certificat délivré en vertu de certaines parties du CFR

23 (1) Sous réserve du paragraphe (2), tout moteur visé par un certificat de l'EPA peut, au lieu d'être conforme aux normes applicables prévues aux articles 10 à 22, être conforme :

a) dans le cas d'un moteur doté d'un système complet d'alimentation en carburant dont les conduites d'alimentation en carburant ou le réservoir de carburant sont visés par un ou plusieurs certificats de l'EPA, aux normes prévues par chaque certificat;

b) dans les autres cas, aux normes prévues par le certificat.

Certificat délivré en vertu du CFR 86

(2) Le moteur à allumage par compression mobile et le gros moteur à allumage commandé visé par un certificat de l'EPA qui a été délivré en vertu du CFR 86 peuvent, au lieu d'être conformes aux normes applicables prévues aux articles 10, 12 à 15 et 17 à 21, être conformes aux normes prévues par le certificat de l'EPA, à condition qu'ils aient été, avant leur importation ou avant leur vente au premier usager, modifiés de manière à ce qu'ils respectent les exigences prévues à l'article 605(d)(2) de la sous-partie G du CFR 1039 ou à l'article 605(d)(2) de la sous-partie G du CFR 1048, selon le cas.

Paragraphe 153(3) de la Loi

24 (1) Pour l'application du paragraphe 153(3) de la Loi, les dispositions du CFR applicables aux termes d'un certificat de l'EPA aux moteurs visés aux paragraphes 23(1) ou (2) ainsi qu'aux conduites d'alimentation en carburant et aux réservoirs de carburant visés à l'alinéa 23(1)a) correspondent aux normes d'émissions applicables visées aux articles 10 à 22.

EPA

(2) For the purposes of subsection 153(3) of the Act, the EPA is the prescribed agency.

Replacement Engines

Standards

25 (1) Despite sections 10 to 23 and subject to subsection (2), a replacement engine must, instead of conforming to the applicable standards referred to in those sections, conform to

(a) if a replacement engine manufactured to the specifications of a model year subsequent to the model year of the original engine exists that has the physical or performance characteristics necessary for the operation of the machine,

(i) the standards referred to in sections 10 to 23 or in paragraph 10(1)(a) or (b) of the *Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations*, as they read immediately before the coming into force of these Regulations, as the case may be, that are applicable to an engine manufactured to the specifications of the model year of the replacement engine, or a more stringent standard, or

(ii) if none of the standards referred to in subparagraph (i) are applicable, the manufacturer's specifications in respect of the control of emissions; and

(b) in any other case,

(i) the standards referred to in sections 10 to 23 or in paragraph 10(1)(a) or (b) of the *Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations*, as they read immediately before the coming into force of these Regulations, as the case may be, that are applicable to the original engine, or a more stringent standard, or

(ii) if none of the standards referred to in subparagraph (i) are applicable, the manufacturer's specifications in respect of the control of emissions.

Limitation

(2) An engine is a replacement engine only if it was manufactured to replace the engine of a machine that, on the day that the replacement engine is installed, had its manufacture completed

(a) in the case of a mobile engine, 40 years ago or less; or

(b) in the case of a stationary engine, less than 15 years ago.

EPA

(2) L'EPA est l'organisme désigné pour l'application du paragraphe 153(3) de la Loi.

Moteurs de remplacement

Normes

25 (1) Malgré les articles 10 à 23 et sous réserve du paragraphe (2), un moteur de remplacement doit, au lieu d'être conforme aux normes applicables visées à ces articles, être conforme aux normes suivantes :

a) s'il existe un moteur fabriqué selon les spécifications d'une année de modèle ultérieure à celle du moteur original possédant les caractéristiques physiques ou le rendement nécessaires au fonctionnement de la machine :

(i) soit les normes prévues aux articles 10 à 23 ou aux alinéas 10(1)a) ou b) du *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur du présent règlement, selon le cas, qui sont applicables au moteur ayant les spécifications de l'année de modèle du moteur de remplacement, ou à une norme plus sévère,

(ii) soit, si aucune norme prévue au sous-alinéa (i) ne s'applique, les spécifications du fabricant relatives au contrôle des émissions;

b) dans tout autre cas :

(i) soit les normes prévues aux articles 10 à 23 ou aux alinéas 10(1)a) ou b) du *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*, dans sa version antérieure à l'entrée en vigueur du présent règlement, selon le cas, qui s'appliquaient au moteur original, ou à une norme plus sévère,

(ii) soit, si aucune norme prévue au sous-alinéa (i) ne s'applique, les spécifications du fabricant relatives au contrôle des émissions.

Limite

(2) Un moteur est un moteur de remplacement seulement s'il a été fabriqué pour remplacer le moteur d'une machine dont la fabrication a été complétée, au jour de l'installation du moteur de remplacement :

a) dans le cas d'un moteur mobile, il y a quarante ans ou moins;

b) dans le cas d'un moteur fixe, il y a moins de quinze ans.

National Emissions Mark and Label Requirements

Application for authorization

26 (1) A company that intends to apply a national emissions mark to an engine must make a request to the Minister for authorization to do so.

Required information

(2) The application must be signed by an authorized representative of the company and must include

- (a)** the company's name and the street address of the company's head office and, if different, its mailing address;
- (b)** the name, email address and telephone number of an authorized representative of the company;
- (c)** the street address of the location at which the national emissions mark will be applied; and
- (d)** information establishing that the company is capable of demonstrating that the engine conforms to the standards set out in these Regulations.

National emissions mark

27 (1) The national emissions mark is the mark set out in the schedule.

Dimensions

(2) The national emissions mark must be at least 7 mm in height and 10 mm in width.

Authorization number

(3) A company that is authorized to apply the national emissions mark must display the authorization number assigned by the Minister in figures that are at least 2 mm in height, immediately below or to the right of the national emissions mark.

Label — compression-ignition engines

28 (1) A compression-ignition engine — other than an engine that is covered by an EPA certificate, an engine that is used in a transportation refrigeration unit and that conforms to the alternative standards referred to in subsection 14(1) or a replacement engine — must bear a label that sets out

- (a)** except in the case of a model of engine referred to in section 33, the statement "THIS ENGINE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN REGULATIONS ENTITLED *Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition Engine Emission Regulations* IN EFFECT FOR MODEL YEAR [insert model year] / CE MOTEUR EST CONFORME AUX NORMES

Marque nationale et exigences relatives aux étiquettes

Demande d'autorisation

26 (1) L'entreprise qui prévoit apposer une marque nationale sur un moteur doit présenter une demande d'autorisation au ministre à cet effet.

Renseignements exigés

(2) La demande doit être signée par le représentant autorisé de l'entreprise et comporte :

- a)** le nom de l'entreprise et l'adresse municipale de son siège social ainsi que l'adresse postale de celui-ci si elle est différente;
- b)** les nom, adresse électronique et numéro de téléphone d'un représentant autorisé;
- c)** l'adresse municipale du lieu où se fera l'apposition de la marque nationale;
- d)** des renseignements établissant que l'entreprise est en mesure de démontrer que le moteur est conforme aux normes prévues par le présent règlement.

Marque nationale

27 (1) La marque figurant à l'annexe est désignée comme marque nationale.

Dimensions

(2) Elle a au moins 7 mm de hauteur et 10 mm de largeur.

Numéro d'autorisation

(3) L'entreprise autorisée à apposer la marque nationale doit afficher le numéro d'autorisation que lui a assigné le ministre en caractères d'au moins 2 mm de hauteur, juste au-dessous ou à droite de la marque nationale.

Étiquette — moteurs à allumage par compression

28 (1) Les moteurs à allumage par compression, à l'exception des moteurs visés par un certificat de l'EPA, des moteurs qui sont utilisés dans un dispositif frigorifique de transport et qui sont conformes aux normes de rechange prévues au paragraphe 14(1) et des moteurs de remplacement, portent une étiquette indiquant les renseignements suivants :

- a)** sauf dans le cas du modèle de moteur visé à l'article 33, la mention « THIS ENGINE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN REGULATIONS ENTITLED *Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition Engine Emissions Regulations* IN EFFECT FOR MODEL YEAR [insert model

APPLICABLES PRÉVUES PAR LE RÈGLEMENT CANADIEN INTITULÉ *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé* EN VIGUEUR POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [*inscrire l'année de modèle*];

(b) the following statements, as applicable:

(i) in the case of an engine that is to operate at a constant-speed only, “FOR USE AT CONSTANT-SPEED ONLY / POUR UTILISATION À VITESSE CONSTANTE SEULEMENT”,

(ii) in the case of an engine that has a gross power of more than 560 kW and meets the exhaust emission standards set out in Table 1 to section 101(b), subpart B, of CFR 1039, except those that are applicable to engines to be used in a generator set, “NOT FOR USE IN A GENERATOR SET / NE PAS UTILISER DANS UNE GÉNÉRATRICE”,

(iii) in the case of an engine referred to in paragraph 7(2)(d), “FOR USE IN EMERGENCY MACHINE ONLY / POUR UTILISATION DANS UNE MACHINE DE PREMIÈRE INTERVENTION SEULEMENT”,

(iv) in the case of an engine referred to in subsection 8(2), “THIS ENGINE IS DESIGNED TO OPERATE USING FUEL THAT IS NOT GENERALLY OFFERED FOR SALE IN CANADA. ENGINE PARAMETERS MUST BE ADJUSTED ACCORDING TO THE MANUFACTURER’S INSTRUCTIONS. / CE MOTEUR EST CONÇU POUR ÊTRE ALIMENTÉ AVEC UN CARBURANT QUI N’EST GÉNÉRALEMENT PAS MIS EN VENTE AU CANADA. LES PARAMÈTRES DU MOTEUR DOIVENT ÊTRE RÉGLÉS CONFORMÉMENT AUX INSTRUCTIONS DU FABRICANT.”,

(v) in the case of an engine that conforms to the emission standards referred to in section 11, “STATIONARY ENGINE / MOTEUR FIXE”,

(vi) in the case of an engine that conforms to the alternative emission standards referred to in section 12, “MOBILE ENGINE FOR USE IN REMOTE LOCATIONS ONLY / MOTEUR MOBILE POUR UTILISATION EN RÉGIONS ÉLOIGNÉES SEULEMENT”,

(vii) in the case of an engine that conforms to the alternative emission standards referred to in section 13, “MOBILE ENGINE FOR USE AT NORTH WARNING SYSTEM SITES ONLY / MOTEUR MOBILE POUR UTILISATION AUX SITES DU SYSTÈME D’ALERTE DU NORD SEULEMENT”,

year] / CE MOTEUR EST CONFORME AUX NORMES APPLICABLES PRÉVUES PAR LE RÈGLEMENT CANADIEN INTITULÉ *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé* EN VIGUEUR POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [*inscrire l'année de modèle*];

b) les mentions applicables suivantes :

(i) dans le cas du moteur devant fonctionner seulement à vitesse constante, « FOR USE AT CONSTANT-SPEED ONLY / POUR UTILISATION À VITESSE CONSTANTE SEULEMENT »,

(ii) dans le cas du moteur d’une puissance brute supérieure à 560 kW qui est conforme aux normes d’émissions de gaz d’échappement prévues au tableau 1 de l’article 101(b) de la sous-partie B du CFR 1039, sauf celles applicables aux moteurs à être utilisés dans une génératrice, « NOT FOR USE IN A GENERATOR SET / NE PAS UTILISER DANS UNE GÉNÉRATRICE »,

(iii) dans le cas du moteur visé à l’alinéa 7(2)d), « FOR USE IN EMERGENCY MACHINE ONLY / POUR UTILISATION DANS UNE MACHINE DE PREMIÈRE INTERVENTION SEULEMENT »,

(iv) dans le cas du moteur visé au paragraphe 8(2), « THIS ENGINE IS DESIGNED TO OPERATE USING FUEL THAT IS NOT GENERALLY OFFERED FOR SALE IN CANADA. ENGINE PARAMETERS MUST BE ADJUSTED ACCORDING TO THE MANUFACTURER’S INSTRUCTIONS. / CE MOTEUR EST CONÇU POUR ÊTRE ALIMENTÉ AVEC UN CARBURANT QUI N’EST GÉNÉRALEMENT PAS MIS EN VENTE AU CANADA. LES PARAMÈTRES DU MOTEUR DOIVENT ÊTRE RÉGLÉS CONFORMÉMENT AUX INSTRUCTIONS DU FABRICANT. »,

(v) dans le cas du moteur qui est conforme aux normes d’émissions visées à l’article 11, « STATIONARY ENGINE / MOTEUR FIXE »,

(vi) dans le cas d’un moteur qui est conforme aux normes de rechange prévues à l’article 12, « MOBILE ENGINE FOR USE IN REMOTE LOCATIONS ONLY / MOTEUR MOBILE POUR UTILISATION EN RÉGIONS ÉLOIGNÉES SEULEMENT »,

(vii) dans le cas d’un moteur qui est conforme aux normes de rechange prévues à l’article 13, « MOBILE ENGINE FOR USE AT NORTH WARNING SYSTEM SITES ONLY / MOTEUR MOBILE POUR UTILISATION AUX SITES DU SYSTÈME D’ALERTE DU NORD SEULEMENT »,

(viii) in the case of an engine that conforms to the alternative emission standards referred to in subsection 15(1), “ENGINE FOR USE IN CLASS I HAZARDOUS LOCATIONS ONLY / MOTEUR POUR UTILISATION DANS DES EMPLACEMENTS DANGEREUX DE CLASSE I SEULEMENT”,

(ix) in the case of an engine that conforms to the alternative emission standards referred to in subsection 16(1), “STATIONARY ENGINE FOR USE AS BACKUP OR EMERGENCY ENGINE / MOTEUR FIXE POUR UTILISATION COMME MOTEUR DE RÉSERVE OU D’URGENCE”,

(x) in the case of an engine that conforms to the alternative emission standards referred to in subsection 16(2), “STATIONARY ENGINE FOR USE AS A FIRE PUMP ENGINE ONLY / MOTEUR FIXE POUR UTILISATION COMME MOTEUR DE POMPE À INCENDIE SEULEMENT”,

(xi) in the case of an engine that conforms to the alternative emission standards referred to in subsection 16(3), “STATIONARY ENGINE FOR USE IN REMOTE LOCATIONS / MOTEUR FIXE POUR UTILISATION EN RÉGIONS ÉLOIGNÉES”, and

(xii) in the case of an engine that conforms to the alternative emission standards referred to in subsection 22(1), “ADAPTED FOR OFF-ROAD USE WITHOUT AFFECTING EMISSION CONTROLS / MODIFIÉ POUR USAGE HORS ROUTE SANS NUIRE AU CONTRÔLE DES ÉMISSIONS”;

(c) the model year of the engine;

(d) the month and the four-digit year of manufacture of the engine, expressed as numbers separated by a non-numeric character or space, unless this information is permanently identified elsewhere on the engine;

(e) the gross power or gross power category of the engine;

(f) if the engine is installed in an off-road recreational vehicle, the numerical value of the exhaust emission standards to which it conforms and the applicable units of measure;

(g) an identification of the emission control system, as specified in section 45(f), subpart A, of CFR 1068;

(h) the name and trademark of the engine manufacturer or, if the manufacturer is authorized by another business entity to use that business entity’s name and trademark, that name and trademark;

(i) the engine’s emission family; and

(viii) dans le cas d’un moteur qui est conforme aux normes de rechange prévues au paragraphe 15(1), « ENGINE FOR USE IN CLASS I HAZARDOUS LOCATIONS ONLY / MOTEUR POUR UTILISATION DANS DES EMPLACEMENTS DANGEREUX DE CLASSE I SEULEMENT »,

(ix) dans le cas d’un moteur qui est conforme aux normes de rechange prévues au paragraphe 16(1), « STATIONARY ENGINE FOR USE AS BACKUP OR EMERGENCY ENGINE / MOTEUR FIXE POUR UTILISATION COMME MOTEUR DE RÉSERVE OU D’URGENCE »,

(x) dans le cas d’un moteur qui est conforme aux normes de rechange prévues au paragraphe 16(2), « STATIONARY ENGINE FOR USE AS A FIRE PUMP ENGINE ONLY / MOTEUR FIXE POUR UTILISATION COMME MOTEUR DE POMPE À INCENDIE SEULEMENT »,

(xi) dans le cas d’un moteur qui est conforme aux normes de rechange prévues au paragraphe 16(3), « STATIONARY ENGINE FOR USE IN REMOTE LOCATIONS / MOTEUR FIXE POUR UTILISATION EN RÉGIONS ÉLOIGNÉES »,

(xii) dans le cas d’un moteur qui est conforme aux normes de rechange prévues au paragraphe 22(1), « ADAPTED FOR OFF-ROAD USE WITHOUT AFFECTING EMISSION CONTROLS / MODIFIÉ POUR USAGE HORS ROUTE SANS NUIRE AU CONTRÔLE DES ÉMISSIONS »;

(c) l’année de modèle du moteur;

(d) le mois et les quatre chiffres de l’année de fabrication du moteur, indiqués par des nombres séparés par un caractère non numérique ou une espace, sauf s’ils sont inscrits en permanence ailleurs sur le moteur;

(e) la catégorie de puissance brute du moteur ou sa puissance brute;

(f) si le moteur est installé dans un véhicule récréatif hors route, la valeur numérique des normes sur les émissions de gaz d’échappement auxquelles le moteur est conforme et les unités de mesure applicables;

(g) une identification du système antipollution prévue à l’article 45(f) de la sous-partie A du CFR 1068;

(h) le nom et la marque de commerce du fabricant du moteur ou, si le fabricant est autorisé par une autre entité commerciale à utiliser les nom et marque de commerce de celle-ci, ces nom et marque de commerce;

(i) la famille d’émissions du moteur;

(j) the engine displacement.

Label — complete fuel system

(2) Subject to subsection 34(4), a compression-ignition engine that has a complete fuel system — other than an engine that is covered by an EPA certificate, an engine that is used in a transportation refrigeration unit and that conforms to the alternative standards referred to in subsection 14(1) or a replacement engine — must bear a label that includes the following information, in addition to the information set out in subsection (1):

- (a) except in the case of a model of engine referred to in section 33, the statement “THIS ENGINE AND THE COMPLETE FUEL SYSTEM CONFORM TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN REGULATIONS ENTITLED *Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition Engine Emission Regulations* IN EFFECT FOR MODEL YEAR [insert model year] / CE MOTEUR ET LE SYSTÈME COMPLET D’ALIMENTATION EN CARBURANT SONT CONFORMES AUX NORMES APPLICABLES PRÉVUES PAR LE RÈGLEMENT CANADIEN INTITULÉ *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé* EN VIGUEUR POUR L’ANNÉE DE MODÈLE [inscrire l’année de modèle]”;
- (b) the name of the company that installed the complete fuel system; and
- (c) the emission family in respect of evaporative emissions.

Non-application

(3) Paragraphs (1)(a) and (2)(a) and (b) do not apply if a national emissions mark is affixed to the engine or to the machine in which the engine is installed.

Insufficient space on label

(4) Paragraph (1)(g) does not apply if there is insufficient space on the label to accommodate the information referred to in that paragraph and that information is included in the emissions-related maintenance instructions.

Label — large spark-ignition engines

29 (1) A large spark-ignition engine — other than an engine that is covered by an EPA certificate or a replacement engine — must bear a label that sets out

- (a) except in the case of a model of engine referred to in section 33, the statement “THIS ENGINE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN REGULATIONS ENTITLED

j) la cylindrée du moteur.

Étiquette — système complet d’alimentation en carburant

(2) Sous réserve du paragraphe 34(4), les moteurs à allumage par compression qui ont un système complet d’alimentation en carburant, à l’exception des moteurs visés par un certificat de l’EPA, des moteurs qui sont utilisés dans un dispositif frigorifique de transport et qui sont conformes aux normes de rechange prévues au paragraphe 14(1) et des moteurs de remplacement, portent une étiquette indiquant, outre les renseignements prévus au paragraphe (1), les renseignements suivants :

- a) sauf dans le cas du modèle de moteur visé à l’article 33, la mention « THIS ENGINE AND THE COMPLETE FUEL SYSTEM CONFORM TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN REGULATIONS ENTITLED *Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition Engine Emission Regulations* IN EFFECT FOR MODEL YEAR [insert model year] / CE MOTEUR ET LE SYSTÈME COMPLET D’ALIMENTATION EN CARBURANT SONT CONFORMES AUX NORMES APPLICABLES PRÉVUES PAR LE RÈGLEMENT CANADIEN INTITULÉ *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé* EN VIGUEUR POUR L’ANNÉE DE MODÈLE [inscrire l’année de modèle] »;
- b) le nom de l’entreprise qui a installé le système complet d’alimentation en carburant au moteur;
- c) la famille d’émissions eu égard aux normes d’émissions des gaz d’évaporation.

Non-application

(3) Les alinéas (1)a) et (2)a) et b) ne s’appliquent pas si la marque nationale est apposée sur le moteur ou la machine dans laquelle il est installé.

Espace insuffisant sur l’étiquette

(4) L’alinéa (1)g) ne s’applique pas si les dimensions de l’étiquette ne permettent pas d’indiquer les renseignements prévus à cet alinéa et que ceux-ci sont inclus dans les instructions concernant l’entretien relatif aux émissions.

Étiquette — gros moteurs à allumage commandé

29 (1) Les gros moteurs à allumage commandé, à l’exception des moteurs visés par un certificat de l’EPA et des moteurs de remplacement, portent une étiquette indiquant les renseignements suivants :

- a) sauf dans le cas du modèle de moteur visé à l’article 33, la mention « THIS ENGINE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY

Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition Engine Emission Regulations IN EFFECT FOR MODEL YEAR [*insert model year*] / CE MOTEUR EST CONFORME AUX NORMES APPLICABLES PRÉVUES PAR LE RÈGLEMENT CANADIEN INTITULÉ *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé* EN VIGUEUR POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [*inscrire l'année de modèle*];

(b) the following statements, as applicable:

(i) in the case of an engine that is intended for use in constant-speed applications only, “USE IN CONSTANT-SPEED APPLICATIONS ONLY / UTILISEZ SEULEMENT DANS DES APPLICATIONS À VITESSE CONSTANTE”,

(ii) in the case of an engine that is intended for use in variable-speed applications only, “USE IN VARIABLE-SPEED APPLICATIONS ONLY / UTILISEZ SEULEMENT DANS DES APPLICATIONS À VITESSE VARIABLE”,

(iii) in the case of an engine that is intended for use in high-load applications only, “THIS ENGINE IS NOT INTENDED FOR OPERATION AT LESS THAN 75% OF FULL LOAD / CE MOTEUR N'EST PAS DESTINÉ À FONCTIONNER À MOINS DE 75 % DE SA CAPACITÉ MAXIMALE”,

(iv) in the case of an engine referred to in subsection 8(2), “THIS ENGINE IS DESIGNED TO OPERATE USING FUEL THAT IS NOT GENERALLY OFFERED FOR SALE IN CANADA. ENGINE PARAMETERS MUST BE ADJUSTED ACCORDING TO THE MANUFACTURER'S INSTRUCTIONS. / CE MOTEUR EST CONÇU POUR ÊTRE ALIMENTÉ AVEC UN CARBURANT QUI N'EST GÉNÉRALEMENT PAS MIS EN VENTE AU CANADA. LES PARAMÈTRES DU MOTEUR DOIVENT ÊTRE RÉGLÉS CONFORMÉMENT AUX INSTRUCTIONS DU FABRICANT.”,

(v) in the case of an engine referred to in subsection 18(3) that conforms to the alternate exhaust emission standards referred to in that subsection and that is not intended for use in high-load applications, “THIS ENGINE IS NOT INTENDED FOR OPERATION AT MORE THAN [*insert percentage of full load based on the nature of the engine protection*] OF FULL LOAD / CE MOTEUR N'EST PAS DESTINÉ À FONCTIONNER À PLUS DE [*inscrire le pourcentage de sa capacité maximale selon la nature de la protection du moteur*] DE SA CAPACITÉ MAXIMALE”,

THE CANADIAN REGULATIONS ENTITLED *Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition Engine Emission Regulations* IN EFFECT FOR MODEL YEAR [*insert model year*] / CE MOTEUR EST CONFORME AUX NORMES APPLICABLES PRÉVUES PAR LE RÈGLEMENT CANADIEN INTITULÉ *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé* EN VIGUEUR POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [*inscrire l'année de modèle*] »;

b) les mentions applicables suivantes :

(i) dans le cas du moteur destiné à être utilisé seulement dans des applications à vitesse constante, « USE IN CONSTANT-SPEED APPLICATIONS ONLY / UTILISEZ SEULEMENT DANS DES APPLICATIONS À VITESSE CONSTANTE »,

(ii) dans le cas du moteur destiné à être utilisé seulement dans des applications à vitesse variable, « USE IN VARIABLE-SPEED APPLICATIONS ONLY / UTILISEZ SEULEMENT DANS DES APPLICATIONS À VITESSE VARIABLE »,

(iii) dans le cas du moteur destiné à être utilisé seulement dans des applications à capacité élevée, « THIS ENGINE IS NOT INTENDED FOR OPERATION AT LESS THAN 75% OF FULL LOAD / CE MOTEUR N'EST PAS DESTINÉ À FONCTIONNER À MOINS DE 75 % DE SA CAPACITÉ MAXIMALE »,

(iv) dans le cas du moteur visé au paragraphe 8(2), « THIS ENGINE IS DESIGNED TO OPERATE USING FUEL THAT IS NOT GENERALLY OFFERED FOR SALE IN CANADA. ENGINE PARAMETERS MUST BE ADJUSTED ACCORDING TO THE MANUFACTURER'S INSTRUCTIONS. / CE MOTEUR EST CONÇU POUR ÊTRE ALIMENTÉ AVEC UN CARBURANT QUI N'EST GÉNÉRALEMENT PAS MIS EN VENTE AU CANADA. LES PARAMÈTRES DU MOTEUR DOIVENT ÊTRE RÉGLÉS CONFORMÉMENT AUX INSTRUCTIONS DU FABRICANT. »,

(v) dans le cas du moteur visé au paragraphe 18(3) qui est conforme aux normes de rechange sur les émissions de gaz d'échappement visées à ce paragraphe et qui n'est pas destiné à être utilisé dans des applications à capacité élevée, « THIS ENGINE IS NOT INTENDED FOR OPERATION AT MORE THAN [*insert percentage of full load based on the nature of the engine protection*] OF FULL LOAD / CE MOTEUR N'EST PAS DESTINÉ À FONCTIONNER À PLUS DE [*inscrire le pourcentage de sa capacité maximale selon la nature de la protection du moteur*] DE SA CAPACITÉ MAXIMALE »,

(vi) in the case of an engine that conforms to the “Blue Sky Series” standards referred to in subsection 18(4), “BLUE SKY SERIES”, and

(vii) in the case of an engine that conforms to the alternative emission standards referred to in subsection 22(1), “ADAPTED FOR OFF-ROAD USE WITHOUT AFFECTING EMISSION CONTROLS / MODIFIÉ POUR USAGE HORS ROUTE SANS EFFET SUR LE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS”;

(c) the model year of the engine;

(d) the month and the four-digit year of manufacture of the engine, expressed as numbers separated by a non-numeric character or space, unless this information is permanently identified elsewhere on the engine;

(e) the numerical value of the exhaust emission standards to which it complies and the applicable units of measure;

(f) an identification of the emission control system, using terms and abbreviations as specified in section 45(f), subpart A, of CFR 1068;

(g) an identification of any requirements for fuel and lubricants;

(h) the engine accessories that must be operating and the proper transmission gear during engine maintenance;

(i) the name and trademark of the engine manufacturer or, if the manufacturer is authorized by another business entity to use that business entity’s name and trademark, that name and trademark;

(j) the engine’s emission family; and

(k) the engine displacement.

Label — complete fuel system

(2) Subject to subsection 34(4), a large spark-ignition engine that has a complete fuel system — other than an engine that is covered by an EPA certificate or a replacement engine — must bear a label that includes the following information, in addition to the information set out in subsection (1):

(a) except in the case of a model of engine referred to in section 33, the statement “THIS ENGINE AND THE COMPLETE FUEL SYSTEM CONFORM TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN REGULATIONS ENTITLED *Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition Engine Emission Regulations IN EFFECT FOR MODEL YEAR [insert model year] /*

(vi) dans le cas d’un moteur qui est conforme aux normes Blue Sky Series prévues au paragraphe 18(4), « BLUE SKY SERIES »,

(vii) dans le cas d’un moteur qui est conforme aux normes de rechange prévues au paragraphe 22(1), « ADAPTED FOR OFF-ROAD USE WITHOUT AFFECTING EMISSION CONTROLS / MODIFIÉ POUR USAGE HORS ROUTE SANS EFFET SUR LE CONTRÔLE DES ÉMISSIONS »;

(c) l’année de modèle du moteur;

(d) le mois et les quatre chiffres de l’année de fabrication du moteur, indiqués par des nombres séparés par un caractère non numérique ou une espace, sauf s’ils sont inscrits en permanence ailleurs sur celui-ci;

(e) la valeur numérique des normes sur les émissions de gaz d’échappement auxquelles le moteur est conforme et les unités de mesure applicables;

(f) une identification du système antipollution effectuée d’après les termes et les abréviations de la façon prévue à l’article 45(f) de la sous-partie A du CFR 1068;

(g) une identification de toute exigence relative aux carburants et aux lubrifiants;

(h) les accessoires du moteur qui devraient fonctionner et la vitesse appropriée de la transmission durant l’entretien du moteur;

(i) le nom et la marque de commerce du fabricant du moteur ou, si le fabricant est autorisé par une autre entité commerciale à utiliser les nom et marque de commerce de celle-ci, ces nom et marque de commerce;

(j) la famille d’émissions du moteur;

(k) la cylindrée du moteur.

Étiquette — système complet d’alimentation en carburant

(2) Sous réserve du paragraphe 34(4), les gros moteurs à allumage commandé dotés d’un système complet d’alimentation en carburant, à l’exception des moteurs visés par un certificat de l’EPA et des moteurs de remplacement, portent une étiquette indiquant, outre les renseignements prévus au paragraphe (1), les renseignements suivants :

(a) sauf dans le cas du modèle de moteur visé à l’article 33, la mention « THIS ENGINE AND THE COMPLETE FUEL SYSTEM CONFORM TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED BY THE CANADIAN REGULATIONS ENTITLED *Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition Engine Emission Regulations*

CE MOTEUR ET LE SYSTÈME COMPLET D'ALIMENTATION EN CARBURANT SONT CONFORMES AUX NORMES APPLICABLES PRÉVUES PAR LE RÈGLEMENT CANADIEN INTITULÉ *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé* EN VIGUEUR POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [*inscrire l'année de modèle*];

(b) the name of the company that installed the complete fuel system; and

(c) the emission family in respect of evaporative emissions.

National emissions mark

(3) Paragraphs (1)(a) and (2)(a) and (b) do not apply if a national emissions mark is affixed to the engine or to the machine in which the engine is installed.

Insufficient space on label

(4) Paragraph (1)(f), (g) or (h) does not apply if there is insufficient space on the label to accommodate the information referred to in one of those paragraphs and that information is included in the emissions-related maintenance instructions.

Label — transportation refrigeration unit

30 An engine that conforms to the alternative standards referred to in subsection 14(1) must bear either a label

(a) that sets out

(i) the statement “ENGINE TO BE USED IN A TRANSPORTATION REFRIGERATION UNIT ONLY / MOTEUR À UTILISER SEULEMENT DANS UN DISPOSITIF FRIGORIFIQUE DE TRANSPORT”,

(ii) the model year of the engine,

(iii) the month and the four-digit year of manufacture of the engine, expressed as numbers separated by a non-numeric character or space, unless this information is permanently identified elsewhere on the engine,

(iv) the gross power or gross power category of the engine,

(v) an identification of the emission control system, and

(vi) the name of the engine manufacturer; or

(b) that meets the requirement set out in section 645(d)(1), subpart G, of CFR 1039.

IN EFFECT FOR MODEL YEAR [*insert model year*] / CE MOTEUR ET LE SYSTÈME COMPLET D'ALIMENTATION EN CARBURANT SONT CONFORMES AUX NORMES APPLICABLES PRÉVUES PAR LE RÈGLEMENT CANADIEN INTITULÉ *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé* EN VIGUEUR POUR L'ANNÉE DE MODÈLE [*inscrire l'année de modèle*];

b) le nom de l'entreprise qui a installé le système complet d'alimentation en carburant au moteur;

c) la famille d'émissions eu égard aux normes d'émissions des gaz d'évaporation.

Marque nationale

(3) Les alinéas (1)a) et (2)a) et b) ne s'appliquent pas si la marque nationale est apposée sur le moteur ou la machine dans laquelle il est installé.

Espace insuffisant sur l'étiquette

(4) Les alinéas (1)f), g) ou h) ne s'appliquent pas si les dimensions de l'étiquette ne permettent pas d'indiquer les renseignements prévus à l'un ou l'autre de ces alinéas et que ceux-ci sont inclus dans les instructions concernant l'entretien relatif aux émissions.

Étiquette — moteur utilisé dans un dispositif frigorifique

30 Tout moteur conforme aux normes de rechange prévues au paragraphe 14(1) porte une étiquette qui, selon le cas :

a) indique les renseignements suivants :

(i) la mention « ENGINE TO BE USED IN A TRANSPORTATION REFRIGERATION UNIT ONLY / MOTEUR À UTILISER SEULEMENT DANS UN DISPOSITIF FRIGORIFIQUE DE TRANSPORT »,

(ii) l'année de modèle du moteur,

(iii) le mois et les quatre chiffres de l'année de fabrication du moteur, indiqués par des nombres séparés par un caractère non numérique ou une espace, sauf s'ils sont inscrits en permanence ailleurs sur celui-ci,

(iv) la catégorie de puissance brute du moteur ou sa puissance brute,

(v) une identification du système antipollution,

(vi) le nom du fabricant du moteur;

b) satisfait à l'exigence prévue à l'article 645(d)(1) de la sous-partie G du CFR 1039.

Label — replacement engine

31 A replacement engine must bear a label that

(a) sets out the following information:

(i) in the case of a mobile engine, the statement “FOR USE AS A REPLACEMENT ENGINE ONLY — NOT FOR INSTALLATION IN A MACHINE THAT IS MORE THAN 40 YEARS OLD / POUR UTILISATION COMME MOTEUR DE REMPLACEMENT SEULEMENT — NE PEUT ÊTRE INSTALLÉ DANS UNE MACHINE DE PLUS DE 40 ANS”,

(ii) in the case of a stationary engine, the statement “FOR USE AS A REPLACEMENT ENGINE ONLY — NOT FOR INSTALLATION IN A MACHINE THAT IS MORE THAN 15 YEARS OLD / POUR UTILISATION COMME MOTEUR DE REMPLACEMENT SEULEMENT — NE PEUT ÊTRE INSTALLÉ DANS UNE MACHINE DE PLUS DE 15 ANS”,

(iii) if the engine conforms to the standards referred to in subparagraph 25(1)(a)(i) or (b)(i), the statement “TO REPLACE AN ENGINE THAT IS SUBJECT TO EMISSION STANDARDS FOR [*insert the model year(s) or “tier(s)”, within the meaning of the CFR, of the engines that may be replaced*] ENGINES ONLY / POUR REMPLACEMENT D’UN MOTEUR QUI EST ASSUJETTI AUX NORMES D’ÉMISSIONS POUR LES MOTEURS DE [*inscrire l’année ou les années de modèle ou le « tier » ou les « tiers », au sens du CFR, des moteurs qui peuvent être remplacés*] SEULEMENT”,

(iv) the model year of the engine,

(v) the month and the four-digit year of manufacture of the engine, expressed as numbers separated by a non-numeric character or space, unless this information is permanently identified elsewhere on the engine,

(vi) the numerical value of the exhaust emission standards to which it conforms, if any, and the applicable units of measure,

(vii) in the case of a compression-ignition engine, the gross power or gross power category of the engine,

(viii) an identification of the emission control system, and

(ix) the name of the engine manufacturer; or

(b) meets the requirements set out in section 240(b)(5), subpart C, of CFR 1068.

Étiquette — moteur de remplacement

31 Tout moteur de remplacement porte une étiquette qui, selon le cas :

a) indique les renseignements suivants :

(i) dans le cas d’un moteur mobile, la mention « FOR USE AS A REPLACEMENT ENGINE ONLY — NOT FOR INSTALLATION IN A MACHINE THAT IS MORE THAN 40 YEARS OLD / POUR UTILISATION COMME MOTEUR DE REMPLACEMENT SEULEMENT — NE PEUT ÊTRE INSTALLÉ DANS UNE MACHINE DE PLUS DE 40 ANS »,

(ii) dans le cas d’un moteur fixe, la mention « FOR USE AS A REPLACEMENT ENGINE ONLY — NOT FOR INSTALLATION IN A MACHINE THAT IS MORE THAN 15 YEARS OLD / POUR UTILISATION COMME MOTEUR DE REMPLACEMENT SEULEMENT — NE PEUT ÊTRE INSTALLÉ DANS UNE MACHINE DE PLUS DE 15 ANS »,

(iii) si le moteur est conforme aux normes visées aux sous-alinéas 25(1)a(i) ou b(i), la mention « TO REPLACE AN ENGINE THAT IS SUBJECT TO EMISSION STANDARDS FOR [*insert the model year(s) or “tier(s)”, within the meaning of the CFR, of the engines that may be replaced*] ENGINES ONLY / POUR REMPLACEMENT D’UN MOTEUR QUI EST ASSUJETTI AUX NORMES D’ÉMISSIONS POUR LES MOTEURS DE [*inscrire l’année ou les années de modèle ou le « tier » ou les « tiers », au sens du CFR, des moteurs qui peuvent être remplacés*] SEULEMENT »,

(iv) l’année de modèle du moteur,

(v) le mois et les quatre chiffres de l’année de fabrication du moteur, indiqués par des nombres séparés par un caractère non numérique ou une espace, sauf s’ils sont inscrits en permanence ailleurs sur celui-ci,

(vi) s’il y a lieu, la valeur numérique des normes d’émissions de gaz d’échappement auxquelles il est conforme ainsi que les unités de mesure applicables,

(vii) s’il s’agit d’un moteur à allumage par compression, la puissance brute ou la catégorie de puissance brute du moteur,

(viii) une identification du système antipollution,

(ix) le nom du fabricant du moteur;

b) satisfait aux exigences prévues à l’article 240(b)(5) de la sous-partie C du CFR 1068.

United States emission control information label

32 An engine that is covered by an EPA certificate and that, as authorized by subsection 23(1) or (2), conforms to the standards referred to in the EPA certificate instead of the applicable standards referred to in sections 10 to 21, must bear a United States emission control information label that meets the requirements set out in the following provisions:

(a) if the engine is a mobile compression-ignition engine,

(i) in the case of an engine that is covered by an EPA certificate issued under CFR 1039, sections 135(b) to (g), subpart B, of CFR 1039, and,

(A) if the engine is equipped with adjustable parameters, section 615(b)(2), subpart G, of CFR 1039, and

(B) if the engine is used in a transportation refrigeration unit, section 645(d)(1), subpart G, of CFR 1039, or

(ii) in the case of an engine that is covered by an EPA certificate issued under CFR 86, section 35, subpart A, of CFR 86 and section 605(d)(5), subpart G, of CFR 1039;

(b) if the engine is a stationary compression-ignition engine that is covered by an EPA certificate issued under CFR 89, CFR 94, CFR 1039 or CFR 1042, section 4210(c), subpart III, of CFR 60 and, as applicable,

(i) section 110, subpart B, of CFR 89,

(ii) section 212, subpart C, of CFR 94,

(iii) sections 135(b) to (g), subpart B, of CFR 1039 and, if the engine is equipped with adjustable parameters, section 615(b)(2), subpart G, of CFR 1039, or

(iv) sections 135(b) to (g), subpart B, of CFR 1042;

(c) if the engine is a large spark-ignition engine,

(i) in the case of an engine that is covered by an EPA certificate issued under CFR 1048, sections 135(b) to (f), subpart B, of CFR 1048 and, if the engine is equipped with adjustable parameters, section 625(b)(2), subpart G, of CFR 1048, or

(ii) in the case of an engine that is covered by an EPA certificate issued under CFR 86, section 35, subpart A, of CFR 86 and section 605(d)(5), subpart G, of CFR 1048; and

Étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions

32 Le moteur visé par un certificat de l'EPA qui, par application des paragraphes 23(1) ou (2), est conforme aux normes visées par le certificat de l'EPA au lieu d'être conforme aux normes applicables visées aux articles 10 à 21 doit porter l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions qui est conforme aux exigences prévues aux articles suivants :

a) s'agissant d'un moteur à allumage par compression mobile :

(i) dans le cas d'un moteur visé par un certificat de l'EPA délivré en vertu du CFR 1039, les articles 135(b) à (g) de la sous-partie B du CFR 1039 et, selon le cas :

(A) si le moteur est doté de paramètres réglables, l'article 615(b)(2) de la sous-partie G du CFR 1039,

(B) si le moteur est utilisé dans un dispositif frigorifique de transport, l'article 645(d)(1) de la sous-partie G du CFR 1039,

(ii) dans le cas d'un moteur visé par un certificat de l'EPA délivré en vertu du CFR 86, l'article 35 de la sous-partie A du CFR 86 et l'article 605(d)(5) de la sous-partie G du CFR 1039;

b) s'agissant d'un moteur à allumage par compression fixe visé par un certificat de l'EPA délivré en vertu du CFR 89, du CFR 94, du CFR 1039 ou du CFR 1042, de l'article 4210(c) de la sous-partie III du CFR 60 et, selon le cas :

(i) l'article 110 de la sous-partie B du CFR 89,

(ii) l'article 212 de la sous-partie C du CFR 94,

(iii) les articles 135(b) à (g) de la sous-partie B du CFR 1039 et, si le moteur est doté de paramètres réglables, l'article 615(b)(2) de la sous-partie G du CFR 1039,

(iv) les articles 135(b) à (g) de la sous-partie B du CFR 1042;

c) s'agissant d'un gros moteur à allumage commandé :

(i) dans le cas d'un moteur visé par un certificat de l'EPA délivré en vertu du CFR 1048, les articles 135(b) à (f) de la sous-partie B du CFR 1048 et, s'il est doté de paramètres réglables, l'article 625(b)(2) de la sous-partie G du CFR 1048,

(ii) dans le cas d'un moteur visé par un certificat de l'EPA délivré en vertu du CFR 86, l'article 35 de la sous-partie A du CFR 86 et l'article 605(d)(5) de la sous-partie G du CFR 1048;

(d) if the engine is equipped with a complete fuel system whose attached fuel line and attached fuel tank are covered by one or more EPA certificates issued under CFR 1060, sections 135(a) to (e), subpart B, of CFR 1060.

Label — exemption under section 156 of Act

33 In the case of a model of engine in respect of which the Governor in Council has, by order, granted an exemption under section 156 of the Act, the engine must bear a label that sets out, in both official languages, the standard in respect of which the exemption has been granted, as well as the Privy Council number and date of the order.

Location — national emissions mark and label

34 (1) Subject to subsection (3), the national emissions mark and any label required by these Regulations, other than a label referred to in section 35 and a United States emission control information label, must be located on the engine

(a) in the case of an engine that bears a United States emission control information label, immediately next to that label; or

(b) in the case of an engine that does not bear a United States emission control information label, in a visible location, whether the engine is installed in a machine or not.

United States emission control information label

(2) In the case referred to in paragraph (1)(a), the national emissions mark and the information required to be included on any label required by these Regulations may be included on the United States emission control information label, instead of appearing as specified in paragraph (1)(a).

Choice of location

(3) The information referred to in subsection 28(2) or 29(2), as the case may be, may appear on the same label as the information referred to in subsection 28(1) or 29(1), as the case may be, or on a separate label that is placed immediately next to the label on which the information referred to in subsection 28(1) or 29(1) appears, as the case may be.

Engine installed in machine

(4) If an engine referred to in subsection 28(2) or 29(2) is installed in a machine and the label referred to in that subsection is no longer visible during routine engine maintenance once the engine is installed in the machine, a duplicate of the label must be affixed on the machine.

d) s'agissant d'un moteur doté d'un système complet d'alimentation en carburant dont la conduite d'alimentation en carburant et le réservoir de carburant sont visés par un ou plusieurs certificats de l'EPA délivrés en vertu du CFR 1060, les articles 135(a) à (e) de la sous-partie B du CFR 1060.

Étiquette — dispense en vertu de l'article 156 de la Loi

33 Dans le cas d'un modèle de moteur pour lequel le gouverneur en conseil a pris un décret accordant une dispense en vertu de l'article 156 de la Loi, le moteur doit porter une étiquette indiquant dans les deux langues officielles la norme à l'égard de laquelle la dispense a été accordée ainsi que le numéro du décret attribué par le Conseil privé et la date du décret.

Emplacement — marque nationale et étiquette

34 (1) Sous réserve du paragraphe (3), la marque nationale et toute étiquette exigée par le présent règlement, sauf l'étiquette visée à l'article 35 et toute étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions, figurent sur le moteur :

a) dans le cas d'un moteur qui porte une étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions, immédiatement à côté de celle-ci;

b) dans le cas d'un moteur qui ne porte pas une étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions, à un endroit bien en vue sur le moteur, installé ou non dans une machine.

Étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions

(2) Dans le cas prévu à l'alinéa (1)a), la marque nationale et les renseignements au sujet desquels le présent règlement exige qu'ils figurent sur les étiquettes exigées par le présent règlement peuvent être inclus sur l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions au lieu d'y figurer tel que précisé à l'alinéa (1)a).

Choix d'emplacement

(3) Les renseignements prévus aux paragraphes 28(2) ou 29(2), selon le cas, peuvent figurer sur la même étiquette que celle où figurent les renseignements visés aux paragraphes 28(1) ou 29(1), selon le cas, ou bien figurer sur une étiquette distincte juxtaposée à celle sur laquelle figurent les renseignements visés aux paragraphes 28(1) ou 29(1), selon le cas.

Moteur installé dans une machine

(4) Si les moteurs visés aux paragraphes 28(2) ou 29(2) sont installés dans une machine et que l'étiquette visée à ces paragraphes n'est plus visible lors de leur entretien de routine une fois que ceux-ci sont installés dans la machine, une copie de l'étiquette doit être apposée sur la machine.

Other requirements

(5) The national emissions mark and any label required by these Regulations, other than a United States emission control information label, must

- (a)** be permanently applied so that any attempt to alter or remove it would damage it;
- (b)** be resistant to or protected against any weather condition; and
- (c)** bear inscriptions that are legible and indelible and that are indented, embossed or in a colour that contrasts with the label's background.

Unique Identification Number**Unique identification number**

35 For the purposes of paragraph 153(1)(d) of the Act, a unique identification number must be affixed to every engine. It must be legible and be on a label or be engraved on, stamped on or moulded into the engine.

Instructions**Engine maintenance**

36 (1) Every company must ensure that the first retail purchaser of every engine, including an engine that is installed in a machine, is provided with written instructions respecting emission-related maintenance and that the instructions are consistent with the instructions set out in

- (a)** in the case of a mobile compression-ignition engine, section 109(a), subpart B, of CFR 89 or sections 125(a) to (d) and (f), subpart B, of CFR 1039, as the case may be;
- (b)** in the case of a stationary compression-ignition engine, section 109(a), subpart B, of CFR 89, section 211, subpart C, of CFR 94, sections 125(a) to (d) and (f), subpart B, of CFR 1039 or sections 125(a) to (d) and (f), subpart B, of CFR 1042, as the case may be; and
- (c)** in the case of a large spark-ignition engine, sections 125(a) to (d) and (f), subpart B, of CFR 1048.

Engines using non-commercial fuel

(2) Every company must ensure that the first retail purchaser of every engine — other than an engine referred to in subsection 40(1) — that is designed to operate using fuel that is not generally offered for sale in Canada is provided with written instructions describing how the engine's adjustable parameters are to be adjusted so that the engine

Exigences additionnelles

(5) La marque nationale ou toute étiquette, autre qu'une étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions, exigée par le présent règlement doit, à la fois :

- a)** être apposée en permanence de sorte que toute tentative de la modifier ou de l'enlever l'endommagerait;
- b)** résister aux intempéries ou être à l'abri de celles-ci;
- c)** porter des inscriptions lisibles et indélébiles qui sont renforcées, en relief ou d'une couleur contrastant avec celle du fond de l'étiquette.

Numéro d'identification unique**Numéro d'identification unique**

35 Pour l'application de l'alinéa 153(1)d) de la Loi, un numéro d'identification unique doit être apposé sur chaque moteur. Il doit être lisible et figurer sur une étiquette ou bien être gravé, estampé ou mis en relief sur le moteur.

Instructions**Entretien du moteur**

36 (1) Toute entreprise veille à ce que soient fournies au premier acheteur au détail de chaque moteur, y compris le moteur installé dans une machine, des instructions écrites concernant l'entretien relatif aux émissions qui sont conformes aux instructions ci-après :

- a)** s'agissant d'un moteur à allumage par compression mobile, celles prévues à l'article 109(a) de la sous-partie B du CFR 89 ou aux articles 125(a) à (d) et (f) de la sous-partie B du CFR 1039, selon le cas;
- b)** s'agissant d'un moteur fixe à allumage par compression, celles prévues à l'article 109(a) de la sous-partie B du CFR 89, à l'article 211 de la sous-partie C du CFR 94, aux articles 125(a) à (d) et (f) de la sous-partie B du CFR 1039 ou aux articles 125(a) à (d) et (f) de la sous-partie B du CFR 1042, selon le cas;
- c)** s'agissant d'un gros moteur à allumage commandé, celles prévues aux articles 125(a) à (d) et (f) de la sous-partie B du CFR 1048.

Moteur fonctionnant avec un carburant non commercial

(2) Toute entreprise veille à ce que soient fournies au premier acheteur au détail de tout moteur conçu pour fonctionner avec un carburant qui n'est généralement pas mis en vente au Canada, autre qu'un moteur visé au paragraphe 40(1), des instructions écrites concernant l'éventail des options de réglage des paramètres du moteur pour

conforms to the emission standards prescribed under these Regulations while the engine is operating on fuel that is not generally offered for sale in Canada.

Language

(3) The instructions must be provided in English, French or both official languages, as requested by the purchaser.

Instructions — replacement engines

37 Every company that imports or manufactures a replacement engine for which the manufacture may be completed to achieve different configurations must ensure that the engine is accompanied by written instructions for completing the manufacture of the engine to achieve those configurations and for determining the configurations that are appropriate for an engine that will be used in a given application.

Instructions — installation of emission control system

38 (1) Every company must ensure that every engine that is to be installed in or on a machine in Canada is accompanied by written instructions for installing the engine and emission control system, or the address of the place or the website where those instructions may be obtained.

Required information

(2) The instructions must contain the following information:

- (a)** detailed installation procedures for the engine, the emission control system and any of their components; and
- (b)** the limits on the types of use for the engine to ensure that the emission standards are conformed to and, in the case of a compression-ignition engine that is used in a transportation refrigeration unit, the information referred to in section 645(d)(2), subpart G, of CFR 1039.

Language

(3) The instructions must be provided in English, French or both official languages, as requested by the installer.

Auxiliary emission control device

39 (1) Every company must ensure that every engine that is equipped with an auxiliary emission control device described in paragraph 7(2)(e) is accompanied by written instructions for its use and how to request its reset.

que les paramètres du moteur soient réglés afin que celui-ci soit conforme aux normes d'émissions applicables prévues par le présent règlement lorsqu'il fonctionne avec un carburant qui n'est généralement pas mis en vente au Canada.

Langues

(3) Les instructions sont fournies en français, en anglais ou dans les deux langues officielles, suivant la demande de l'acheteur.

Instructions — moteurs de remplacement

37 Toute entreprise qui importe ou fabrique des moteurs de remplacement dont la fabrication peut être complétée afin d'obtenir différentes configurations veille à ce que soient fournies avec chaque moteur des instructions écrites permettant de compléter la fabrication du moteur pour obtenir ces configurations et de déterminer les configurations appropriées pour l'utilisation projetée d'un moteur.

Instructions — installation du système antipollution

38 (1) Toute entreprise veille à ce que soient fournies avec chaque moteur qui est installé au Canada dans une machine ou sur celle-ci des instructions écrites concernant l'installation du moteur et du système antipollution ou l'adresse du lieu ou du site Web où ces instructions peuvent être obtenues.

Renseignements exigés

(2) Les instructions comportent les renseignements suivants :

- a)** le détail des procédés d'installation du moteur, du système antipollution et de leurs composantes;
- b)** les restrictions quant aux types d'utilisation du moteur visant à assurer sa conformité aux normes d'émissions ainsi que, dans le cas d'un moteur à compression utilisé dans un dispositif frigorifique de transport, les renseignements prévus à l'article 645(d)(2) de la sous-partie G du CFR 1039.

Langues

(3) Les instructions sont fournies en anglais, en français ou dans les deux langues officielles, suivant la demande de l'installateur.

Dispositif antipollution auxiliaire

39 (1) Toute entreprise veille à ce que chaque moteur qui est doté d'un dispositif antipollution auxiliaire décrit à l'alinéa 7(2)e) soit accompagné d'instructions écrites sur l'utilisation du dispositif antipollution auxiliaire et sur la façon de demander sa réinitialisation.

Language

(2) The instructions must be provided in both official languages.

Evidence of Conformity**Engine covered by EPA certificate**

40 (1) For the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act, an engine that is covered by an EPA certificate and that, under subsection 23(1) or (2), conforms to the standards referred to in the EPA certificate instead of the applicable standards set out in sections 10 to 22, the evidence of conformity to be obtained and produced by a company includes

(a) a copy of the EPA certificate covering the engine and, if they form part of the engine's complete fuel system, the attached fuel line or attached fuel tank;

(b) a copy of the records submitted to the EPA in support of each application for an EPA certificate and any amended application in respect of an engine, fuel lines or fuel tanks that form part of a complete fuel system of an engine;

(c) if the engine is sold concurrently in Canada and the United States, one or both of the following:

(i) a document demonstrating that the engine is sold concurrently in Canada and the United States, or

(ii) a document demonstrating that the engine bears the national emissions mark;

(d) a copy of the United States emission control information label referred to in section 32; and

(e) for the purpose of testing the engine for conformity with exhaust emission standards, all information required to reproduce the emissions tests that generated the results contained in the records referred to in paragraph (b).

Submission

(2) If the engine does not bear the national emissions mark and is not sold concurrently in Canada and the United States, the company must submit the evidence of conformity referred to in paragraphs (1)(a) to (d) to the Minister before importing the engine or applying a national emissions mark to it.

Langues

(2) Les instructions sont fournies dans les deux langues officielles.

Justification de la conformité**Moteur visé par un certificat de l'EPA**

40 (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi, un moteur visé par un certificat de l'EPA qui est, aux termes des paragraphes 23(1) ou (2), conforme aux normes visées par le certificat de l'EPA au lieu d'être conforme aux normes applicables visées aux articles 10 à 22, la justification de la conformité à obtenir et à produire par une entreprise comprend notamment les éléments suivants :

a) une copie du certificat de l'EPA visant le moteur et, le cas échéant, visant les conduites d'alimentation en carburant ou les réservoirs de carburant du système complet d'alimentation en carburant dont est doté le moteur;

b) une copie des dossiers présentés à l'EPA à l'appui de chaque demande de certificat de l'EPA à l'égard du moteur, des conduites d'alimentation en carburant ou des réservoirs de carburant du système complet d'alimentation en carburant de tout moteur, et de toute modification apportée à une telle demande;

c) si le moteur est vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période, l'un ou l'autre des documents ci-après ou les deux :

(i) un document établissant que le moteur est vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période,

(ii) un document établissant que le moteur porte la marque nationale;

d) une copie de l'étiquette américaine d'information visée à l'article 32;

e) aux fins d'évaluation de la conformité des moteurs aux normes d'émissions de gaz d'échappement, tous les renseignements nécessaires pour reproduire les essais relatifs aux émissions ayant donné les résultats contenus dans les dossiers visés à l'alinéa b).

Fourniture

(2) Dans le cas où le moteur ne porte pas la marque nationale et qu'il n'est pas vendu au Canada et aux États-Unis durant la même période, l'entreprise fournit au ministre la justification de la conformité visée aux alinéas (1)a) à d) avant l'importation du moteur ou avant que la marque nationale soit apposée sur celui-ci.

Engine conforming to standards in sections 10 to 22 or 25

41 (1) Subject to subsection (2) and for the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act, in the case of an engine that conforms to the applicable standards set out in sections 10 to 22 or a replacement engine, evidence of conformity must be obtained and produced by a company in a form and manner that is satisfactory to the Minister, and must include a copy of the label referred to in section 28 or 29, paragraph 30(a) or section 31, as the case may be.

Engine altered for off-road use

(2) For the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act, in the case of an engine referred to in section 22 that conforms to the emission standards that were applicable to it under the *On-Road Vehicle and Engine Emission Regulations* before its alteration, evidence of conformity must be obtained and produced by a company in a form and manner that is satisfactory to the Minister.

Submission

(3) A company must submit the evidence of conformity referred to in subsections (1) and (2) to the Minister as follows:

- (a)** in the case of the evidence of conformity referred to in subsection (1), before importing the engine or applying a national emissions mark to it; and
- (b)** in the case of the evidence of conformity referred to in subsection (2), before applying a national emissions mark to the engine or selling it.

Subsection 153(2) of Act

42 For greater certainty, a company that imports an engine or applies a national emissions mark to it in reliance on subsection 153(2) of the Act must submit the required evidence of conformity to the Minister before the engine leaves the possession or control of the company.

Suspension or revocation of EPA certificate

43 If an EPA certificate referred to in subsection 40(1) is suspended or revoked, the company must submit the following information to the Minister within 60 days after the day on which the certificate is suspended or revoked:

- (a)** the company's name, street address and, if different, mailing address;
- (b)** the name, email address and telephone number of an authorized representative of the company;
- (c)** a copy of the EPA certificate that was suspended or revoked;
- (d)** a copy of the EPA decision to suspend or revoke the certificate; and

Moteur conforme aux exigences prévues aux articles 10 à 22 ou 25

41 (1) Sous réserve du paragraphe (2), pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi, dans le cas d'un moteur qui est conforme aux exigences applicables prévues aux articles 10 à 22 ou d'un moteur de remplacement, la justification de la conformité est obtenue et produite par l'entreprise selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes et comprend notamment une copie de l'étiquette visée aux articles 28 ou 29, à l'alinéa 30a) ou à l'article 31, selon le cas.

Moteur modifié pour usage hors route

(2) Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi, dans le cas d'un moteur visé à l'article 22 qui est conforme aux normes d'émissions qui lui étaient applicables, avant sa modification, aux termes du *Règlement sur les émissions des véhicules routiers et de leurs moteurs*, l'entreprise doit obtenir et produire la justification de la conformité selon les modalités que le ministre juge satisfaisantes.

Fourniture

(3) L'entreprise fournit au ministre la justification de la conformité visée aux paragraphes (1) et (2) de la façon suivante :

- a)** dans le cas de la justification de la conformité visée au paragraphe (1), avant d'importer le moteur ou d'apposer la marque nationale sur celui-ci;
- b)** dans le cas de la justification de la conformité visée au paragraphe (2), avant d'apposer la marque nationale sur le moteur ou de le vendre.

Paragraphe 153(2) de la Loi

42 Il est entendu que l'entreprise qui importe un moteur ou appose la marque nationale sur celui-ci au titre du paragraphe 153(2) de la Loi doit, avant de se départir du moteur, fournir au ministre la justification de la conformité exigée.

Suspension ou révocation d'un certificat de l'EPA

43 Si le certificat de l'EPA visé au paragraphe 40(1) est suspendu ou révoqué, l'entreprise fournit au ministre, dans les soixante jours suivant la date de la suspension ou de la révocation, selon le cas, les renseignements suivants :

- a)** ses nom et adresse municipale ainsi que son adresse postale si elle est différente;
- b)** les nom, adresse électronique et numéro de téléphone d'un de ses représentants autorisés;
- c)** une copie du certificat suspendu ou révoqué par l'EPA;
- d)** une copie de la décision de suspension ou de révocation du certificat par l'EPA;

(e) the make, model and model year of the engines that are covered by the EPA certificate.

e) la marque, le modèle, l'année de modèle des moteurs visés par le certificat.

Declarations

Declarations Prior to Importation

Declaration – company

44 (1) For the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act, a company that imports an engine must make a declaration that contains the following information:

(a) the company's name, street address and, if different, mailing address;

(b) the name, email address and telephone number of an authorized representative of the company;

(c) the business number assigned to the company by the Minister of National Revenue; and

(d) in respect of the engine,

(i) its expected date of importation,

(ii) its unique identification number, make, model and model year and the name of the engine manufacturer,

(iii) if the engine is installed in a machine, the type of machine, the name of the machine manufacturer and the machine's make and model,

(iv) any applicable emission families,

(v) as applicable, a statement that the engine

(A) is covered by an EPA certificate,

(B) belongs to an emission family that includes engines that are sold concurrently in Canada and the United States,

(C) bears the national emissions mark,

(D) is equipped with an auxiliary emission control device described in paragraph 7(2)(e),

(E) is an engine referred to in subsection 12(1), 13(1), 14(1), 15(1) or 16(1), (2) or (3), as the case may be, and conforms to the alternative standards referred to in that subsection,

(F) is a replacement engine, and

(G) is a compression-ignition engine that powers an emergency machine,

Déclarations et justifications

Déclarations avant l'importation

Déclaration – entreprise

44 (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi, l'entreprise qui importe un moteur doit faire une déclaration comprenant les renseignements suivants :

a) ses nom et adresse municipale ainsi que son adresse postale si elle est différente;

b) les nom, adresse électronique et numéro de téléphone d'un de ses représentants autorisés;

c) le numéro d'entreprise que lui a attribué le ministre du Revenu national;

d) à l'égard du moteur :

(i) sa date d'importation prévue,

(ii) son numéro d'identification unique, sa marque, son modèle, son année de modèle et le nom de son fabricant,

(iii) s'il a été installé dans une machine, le type de machine, le nom du fabricant de la machine ainsi que la marque et le modèle de la machine,

(iv) toute famille d'émissions qui lui est applicable,

(v) une mention indiquant que le moteur, selon le cas :

(A) est visé par un certificat de l'EPA,

(B) appartient à une famille d'émissions dont les moteurs appartenant à cette famille sont vendus au Canada et aux États-Unis durant la même période,

(C) porte la marque nationale,

(D) est doté d'un dispositif antipollution auxiliaire décrit à l'alinéa 7(2)e),

(E) est un moteur visé aux paragraphes 12(1), 13(1), 14(1), 15(1) ou 16(1), (2) ou (3), selon le cas, qui est conforme aux normes de rechange visées à ce paragraphe,

(F) est un moteur de remplacement,

(G) est un moteur à allumage par compression destiné à être utilisé dans une machine de première intervention,

(vi) as applicable, a statement that the company

(A) is able to provide the required evidence of conformity, or

(B) has provided the required evidence of conformity, and

(vii) as applicable,

(A) a statement that the required evidence of conformity is retained at a place of business of the company and, if that place of business is located at a place other than the street address referred to in paragraph (a), the street address of that place of business, or

(B) a statement that the required evidence of conformity is retained at a location other than a place of business of the company and the name and telephone number of a contact person at that location and the street address and, if different, the mailing address of that location.

Submission

(2) The declaration must be signed by an authorized representative of the company and be submitted to the Minister before the engine is imported, unless a declaration containing the information referred to in paragraphs (1)(a) to (d) has been submitted to the Canada Border Services Agency using the electronic declaration system made available by the Agency.

50 engines or more

(3) Despite subsection (2), a company that imports 50 engines or more during a calendar year may make the declaration referred to in subsection (1) after importation but no later than March 31 of the calendar year following the calendar year during which the engines are imported if, before importing the first of those engines, the company submits a notice to the Minister that includes the following information:

(a) the company's name, street address and, if different, mailing address;

(b) the name, email address and telephone number of an authorized representative of the company;

(c) the business number assigned to the company by the Minister of National Revenue; and

(d) a statement that the company will import 50 engines or more during the calendar year.

(vi) une mention indiquant que l'entreprise, selon le cas :

(A) est en mesure de fournir la justification de la conformité exigée,

(B) a fourni la justification de la conformité exigée.

(vii) selon le cas :

(A) une déclaration que la justification de la conformité exigée est conservée à un lieu d'affaires de l'entreprise et, si ce lieu est situé à un endroit autre qu'à l'adresse municipale visée à l'alinéa a), l'adresse municipale de ce lieu d'affaires;

(B) une déclaration que la justification de la conformité exigée est conservée à un lieu autre qu'un lieu d'affaires de l'entreprise ainsi que le nom et numéro de téléphone d'une personne-ressource à ce lieu, l'adresse municipale du lieu et, si elle est différente, l'adresse postale de ce lieu.

Fourniture

(2) La déclaration est signée par un représentant autorisé de l'entreprise et est fournie au ministre avant l'importation du moteur, sauf si une déclaration contenant les renseignements prévus aux alinéas (1)a) à d) a été fournie à l'Agence des services frontaliers du Canada au moyen du système de déclaration électronique mis à disposition par celle-ci.

Cinquante moteurs ou plus

(3) Malgré le paragraphe (2), l'entreprise qui importe au cours d'une année civile au moins cinquante moteurs peut faire la déclaration visée au paragraphe (1) après l'importation, mais au plus tard le 31 mars de l'année civile suivant l'année civile durant laquelle les moteurs ont été importés, si avant d'importer le premier de ces moteurs, l'entreprise fournit au ministre un avis qui contient les renseignements suivants :

a) ses nom et adresse municipale ainsi que son adresse postale si elle est différente;

b) les nom, adresse électronique et numéro de téléphone d'un de ses représentants autorisés;

c) le numéro d'entreprise que lui a attribué le ministre du Revenu national;

d) une mention que l'entreprise importera cinquante moteurs ou plus durant l'année civile.

One-time submission

(4) The notice referred to in subsection (3) is only required to be submitted in respect of the first calendar year during which the company imports engines in reliance on that subsection.

Replacement engines

(5) Subsection (3) does not apply in respect of replacement engines.

Declaration — person that is not a company

45 (1) For the purposes of paragraph 153(1)(b) of the Act, a person that imports an engine and that is not a company must make a declaration that contains the following information:

- (a)** the person's name, email address, telephone number, street address and, if different, mailing address;
- (b)** the name, email address and telephone number of an authorized representative of the person, if any;
- (c)** the business number assigned to the person by the Minister of National Revenue, if any;
- (d)** the engine's unique identification number, make, model and model year and the name of the engine manufacturer;
- (e)** a statement indicating whether the engine is a compression-ignition engine or a large spark-ignition engine;
- (f)** if the engine is installed in a machine, the type of machine, the name of the machine manufacturer and the machine's make and model; and
- (g)** a statement that the engine bears
 - (i)** the national emission mark,
 - (ii)** the label referred to in subsection 28(1) or (2) or 29(1) or (2), paragraph 30(a) or 31(a) or section 33, as applicable,
 - (iii)** the United States emission control information label referred to in paragraph 30(b) or 31(b) or section 32, as applicable, or
 - (iv)** a label showing that the engine conformed to the emission standards of the California Air Resources Board that are in effect at the time its manufacture was completed.

Fourniture unique

(4) L'avis visé au paragraphe (3) est fourni uniquement à l'égard de la première année civile pendant laquelle l'entreprise importe des moteurs au titre de ce paragraphe.

Moteurs de remplacement

(5) Le paragraphe (3) ne s'applique pas aux moteurs de remplacement.

Déclaration par une personne autre qu'une entreprise

45 (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)b) de la Loi, toute personne, autre qu'une entreprise, qui importe un moteur doit faire une déclaration qui comprend les renseignements suivants :

- a)** ses nom, adresse électronique, numéro de téléphone et adresse municipale ainsi que son adresse postale si elle est différente;
- b)** les nom, adresse électronique et numéro de téléphone d'un de ses représentants autorisés, le cas échéant;
- c)** le numéro d'entreprise que lui a attribué le ministre du Revenu national, le cas échéant;
- d)** le numéro d'identification unique, la marque, le modèle, l'année de modèle et le nom du fabricant du moteur;
- e)** une mention indiquant si le moteur est un moteur à allumage par compression ou un gros moteur à allumage commandé;
- f)** si le moteur a été installé dans une machine, le type de machine, le nom du fabricant de la machine ainsi que la marque et le modèle de la machine;
- g)** une mention indiquant que le moteur porte, selon le cas :
 - (i)** la marque nationale,
 - (ii)** l'étiquette visée aux paragraphes 28(1) ou (2) ou 29(1) ou (2), aux alinéas 30a) ou 31a) ou à l'article 33, selon le cas,
 - (iii)** l'étiquette américaine d'information sur la réduction des émissions visée aux alinéas 30b) ou 31b) ou à l'article 32, selon le cas,
 - (iv)** une étiquette indiquant que le moteur était conforme aux normes d'émissions du California Air Resources Board en vigueur à la fin de sa fabrication.

Submission

(2) Subject to subsection (3), the declaration must be signed by the person or by their authorized representative and be submitted to the Minister before the engine is imported, unless a declaration containing the information referred to in paragraphs (1)(a) to (g) has been submitted to the Canada Border Services Agency using the electronic declaration system made available by the Agency.

Exception

(3) A declaration in respect of each of the first through ninth engines that a person imports during a calendar year may be submitted to the Minister before the person imports a tenth engine during that calendar year, instead of before the importation of each engine. If the person does not import a tenth engine, a declaration is not required in respect of the first through ninth engines.

Subsection 153(2) of Act

46 (1) A company may only import an engine in reliance on subsection 153(2) of the Act if

- (a)** as the case may be,
 - (i)** the engine's manufacture will be completed in Canada,
 - (ii)** the company is authorized to apply the national emissions mark to the engine and will apply it after importation, or
 - (iii)** the engine is a replacement engine and the engine that it will replace will only be identified after importation; and
- (b)** before importing the engine, the company makes a declaration to the Minister in accordance with subsection (2).

Content of declaration

(2) The declaration must be signed by an authorized representative of the company and contain the following information:

- (a)** the company's name, street address and, if different, mailing address;
- (b)** the name, email address and telephone number of an authorized representative of the company;
- (c)** the business number assigned to the company by the Minister of National Revenue;
- (d)** the number of engines that the company intends to import in reliance on subsection 153(2) of the Act, the name of the manufacturer and the unique identification number, make, model and model year of the engines, as well the applicable emission families;

Fourniture

(2) Sous réserve du paragraphe (3), la déclaration est signée par la personne ou par son représentant autorisé et est fournie au ministre avant l'importation du moteur, sauf si une déclaration contenant les renseignements prévus aux alinéas (1)a) à g) a été fournie à l'Agence des services frontaliers du Canada au moyen du système de déclaration électronique mis à disposition par celle-ci.

Exception

(3) La déclaration visant chacun des moteurs, du premier au neuvième, qu'une personne importe au cours d'une année civile peut être fournie au ministre avant que la personne importe un dixième moteur au cours de cette année civile, au lieu d'être fournie avant l'importation de chaque moteur. Si la personne n'importe pas de dixième moteur, aucune déclaration n'est requise à l'égard du premier au neuvième moteur.

Paragraphe 153(2) de la Loi

46 (1) Une entreprise peut importer un moteur au titre du paragraphe 153(2) de la Loi seulement si, à la fois :

- a)** selon le cas :
 - (i)** la fabrication du moteur sera achevée au Canada,
 - (ii)** l'entreprise est autorisée à apposer la marque nationale sur le moteur et l'apposera après l'importation du moteur,
 - (iii)** le moteur est un moteur de remplacement et le moteur qu'il va remplacer sera identifié seulement après l'importation;
- b)** avant l'importation du moteur, l'entreprise fait une déclaration au ministre conformément au paragraphe (2).

Contenu de la déclaration

(2) La déclaration est signée par un représentant autorisé de l'entreprise et comporte les renseignements suivants :

- a)** les nom et adresse municipale de l'entreprise ainsi que son adresse postale si elle est différente;
- b)** les nom, adresse électronique et numéro de téléphone d'un représentant autorisé de l'entreprise;
- c)** le numéro d'entreprise attribué à l'entreprise par le ministre du Revenu national;
- d)** le nombre de moteurs qui seront importés aux termes du paragraphe 153(2) de la Loi et le nom de leur fabricant ainsi que le numéro d'identification unique, la marque, le modèle, l'année de modèle de ces moteurs et toute famille d'émissions applicable;

(e) in the case of any engines that are installed in a machine, the name of the machine manufacturer and the make, model and type of machine;

(f) for each engine, a statement, as applicable, that

(i) the engine's manufacture will be completed in Canada,

(ii) the company is authorized to apply the national emissions mark to the engine and will apply it at the location specified in their application under section 26, or

(iii) the engine is a replacement engine;

(g) if the company makes the statement referred to in subparagraph (f)(i),

(i) a statement from the manufacturer of the engine that the engine will, when completed in accordance with instructions provided by the manufacturer, conform to the requirements prescribed under these Regulations, and

(ii) a statement from the company that the engine will be completed in accordance with the instructions referred to in subparagraph (i);

(h) if the company makes the statement referred to in subparagraph (f)(ii),

(i) the authorization number assigned to it by the Minister,

(ii) the street address of the location where the engine will be kept until the national emissions mark is applied to it, and

(iii) a description of the measures that will be taken to ensure that the engine does not leave the company's possession or control before the national emissions mark is applied to it; and

(i) if the company makes the statement referred to in subparagraph (f)(iii),

(i) the street address of the location where the engine will be kept until the evidence of conformity referred to in subsection 41(1) has been submitted, and

(ii) a description of the measures that will be taken to ensure that the engine does not leave the company's possession or control before the evidence of conformity is submitted.

e) dans le cas d'un moteur installé dans une machine, le nom de leur fabricant ainsi que la marque, le modèle et le type de machine;

f) pour chaque moteur, les mentions applicables suivantes :

(i) la fabrication du moteur sera achevée au Canada,

(ii) l'entreprise est autorisée à apposer la marque nationale sur le moteur et l'apposera au lieu spécifié dans leur demande visée à l'article 26,

(iii) le moteur est un moteur de remplacement;

g) si l'entreprise indique la mention visée au sous-alinéa f)(i) :

(i) une déclaration du fabricant du moteur selon laquelle, une fois la fabrication achevée selon ses instructions, le moteur sera conforme aux exigences prévues par le présent règlement,

(ii) une déclaration de l'entreprise selon laquelle la fabrication du moteur sera achevée selon les instructions visées au sous-alinéa (i);

h) si l'entreprise indique la mention visée au sous-alinéa f)(ii) :

(i) le numéro d'autorisation que lui a assigné le ministre,

(ii) l'adresse municipale de l'endroit où le moteur sera conservé jusqu'à l'apposition de la marque nationale sur celui-ci,

(iii) une description des mesures qui seront prises pour veiller à ce que l'entreprise ne se départisse pas du moteur avant l'apposition de la marque nationale sur le moteur;

i) si l'entreprise indique la mention visée au sous-alinéa f)(iii) :

(i) l'adresse municipale de l'endroit où les moteurs seront conservés jusqu'à la fourniture de la justification de la conformité visée au paragraphe 41(1),

(ii) une description des mesures qui seront prises pour veiller à ce que l'entreprise ne se départisse pas du moteur avant que la justification de conformité soit fournie.

Paragraph 155(1)(a) of Act

47 (1) For the purposes of paragraph 155(1)(a) of the Act, the declaration to be made by a person importing an engine must contain

- (a)** the person's name, email address, telephone number, street address and, if different, mailing address;
- (b)** the name of the person's authorized representative, if any, and their email address and telephone number;
- (c)** the business number assigned to the person by the Minister of National Revenue, if any;
- (d)** a statement of whether the person intends to import compression-ignition engines, large spark-ignition engines or both;
- (e)** a written statement that the engine will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing;
- (f)** the date on which the engine will be imported;
- (g)** the date by which the engine will be removed from Canada or destroyed;
- (h)** the engine's unique identification number, make, model and model year and the name of the engine manufacturer; and
- (i)** if the engine is installed in a machine, the type of machine, the name of the machine manufacturer and the machine's make and model.

Submission

(2) The declaration must be signed by the person or by their authorized representative and be submitted to the Minister before the engine is imported. However, in the case of a person that imports more than 50 engines during a calendar year, the declaration may be submitted quarterly.

Format of Declarations**Electronic submission**

48 Any declaration required under these Regulations and any declaration required under paragraph 155(1)(a) of the Act must be submitted electronically in a format provided by the Minister, but the declaration must be submitted in writing if

- (a)** no format has been provided; or
- (b)** it is, owing to circumstances beyond the control of the person required to submit the declaration,

Alinéa 155(1)a de la Loi

47 (1) Pour l'application de l'alinéa 155(1)a de la Loi, la justification faite par l'importateur comprend les renseignements et document suivants :

- a)** les nom, adresse électronique, numéro de téléphone et adresse municipale de l'importateur ainsi que son adresse postale si elle est différente;
- b)** le cas échéant, les nom, adresse électronique et numéro de téléphone d'un représentant autorisé;
- c)** le numéro d'entreprise que lui a attribué le ministre du Revenu national, le cas échéant;
- d)** une mention indiquant si l'importateur prévoit importer des moteurs à allumage par compression, des gros moteurs à allumage commandé ou ces deux types de moteurs;
- e)** une déclaration écrite que le moteur est destiné à être utilisé au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales;
- f)** la date à laquelle le moteur sera importé;
- g)** la date au plus tard à laquelle le moteur sera retiré du Canada ou sera détruit;
- h)** le numéro d'identification unique du moteur ainsi que la marque, le modèle, l'année de modèle et le nom du fabricant de celui-ci;
- i)** si le moteur a été installé dans une machine, le type de machine, le nom du fabricant de la machine ainsi que la marque et le modèle de la machine.

Fourniture

(2) La justification est signée par l'importateur ou par son représentant autorisé et est fournie au ministre avant l'importation du moteur. Cependant, dans le cas d'un importateur qui importe plus de cinquante moteurs au cours d'une année civile, la justification peut être fournie trimestriellement.

Forme des déclarations et des justifications**Présentation électronique**

48 Toute déclaration exigée aux termes du présent règlement et toute justification exigée aux termes de l'alinéa 155(1)a de la Loi sont faites sous forme électronique selon un modèle établi par le ministre. Elles sont toutefois faites par écrit dans les cas suivants :

- a)** aucun modèle n'a été établi par le ministre;
- b)** il est pratiquement impossible, pour des raisons indépendantes de la volonté de la personne tenue de

impracticable to submit the declaration electronically in the format provided.

Maintenance, Retention and Submission of Records

Records to be maintained

49 (1) A company must maintain records, in writing or in a readily readable electronic or optical form, that contain the following information in relation to an engine:

- (a)** the evidence of conformity referred to in section 40 or 41, as the case may be;
- (b)** a copy of any declaration made under subsection 44(1) or paragraph 46(1)(b) and any notice submitted under subsection 44(3);
- (c)** if the engine's unique identification number includes characters that provide information in respect of the engine's manufacture, the means by which to interpret those characters to obtain that information; and
- (d)** a copy of any written instructions required under sections 36 to 39.

Period of retention

(2) The records must be retained for a period of eight years beginning on any one of the following days, as applicable:

- (a)** in the case of the information referred to in paragraphs (1)(a), (c) and (d),
 - (i)** if the engine is manufactured in Canada, the last day of the calendar year that corresponds to the model year of the engine, or
 - (ii)** if the engine is imported, the day on which it is imported; and
- (b)** in the case of the information referred to in paragraph (1)(b), the day on which the declaration is made.

Subsection 155(6) of Act

(3) For the purposes of subsection 155(6) of the Act, the record maintained by a person who makes a declaration referred to in paragraph 155(1)(a) of the Act must include a copy of the declaration and documents evidencing the use of the engine in Canada and its disposition and must be kept as follows:

- (a)** in the case of the declaration,
 - (i)** a copy must be kept in writing with the engine until it is disposed of, and

les faire, de les faire sous forme électronique selon le modèle établi.

Tenue, conservation et fourniture des dossiers

Dossiers à être tenus

49 (1) Toute entreprise tient des dossiers par écrit ou sous forme électronique ou optique, facilement lisible, contenant les renseignements ci-après à l'égard d'un moteur :

- a)** les éléments de justification de la conformité visés aux articles 40 ou 41, selon le cas;
- b)** une copie de toute déclaration faite en application du paragraphe 44(1) ou de l'alinéa 46(1)b) ainsi que de tout avis fourni aux termes du paragraphe 44(3);
- c)** si les caractères du numéro d'identification unique d'un moteur représentent des renseignements sur la fabrication du moteur, la façon d'interpréter ces caractères pour obtenir ces renseignements;
- d)** une copie de toute instruction écrite exigée par les articles 36 à 39.

Durée de conservation

(2) Les dossiers sont conservés pendant une période de huit ans à partir des dates applicables suivantes :

- a)** dans le cas des renseignements prévus aux alinéas (1)a), c) et d) :
 - (i)** si le moteur est fabriqué au Canada, le dernier jour de l'année civile correspondant à l'année de modèle du moteur,
 - (ii)** si le moteur est importé, la date de son importation;
- b)** dans le cas des renseignements visés à l'alinéa (1)b), la date à laquelle la déclaration est faite.

Paragraphe 155(6) de la Loi

(3) Pour l'application du paragraphe 155(6) de la Loi, la personne qui fait une justification visée à l'alinéa 155(1)a) de la Loi tient un dossier contenant une copie de la justification ainsi que des documents établissant l'utilisation du moteur au Canada et la disposition de celui-ci et le conserve de la façon suivante :

- a)** dans le cas de la justification :
 - (i)** une copie de celle-ci est conservée par écrit avec le moteur jusqu'à la disposition de celui-ci,

(ii) a copy must be kept in writing or in a readily readable electronic or optical form at the person's place of business for a period of eight years beginning on the day on which the engine was disposed of; and

(b) in the case of the documents evidencing the use of the engine in Canada and its disposition, a copy must be kept in writing or in a readily readable electronic or optical form at the person's place of business for a period of eight years beginning on the day on which the engine was disposed of.

Location of retention

(4) If the records referred to in subsection (1), subparagraph (3)(a)(ii) or paragraph (3)(b) are retained at a location other than a place of business of the company or person, the company or person must keep a record of the name and telephone number of a contact person at that location and the street address and, if different, the mailing address of that location.

Submission to Minister

(5) If the Minister makes a written request for a record referred to in subsection (1), the record must be submitted to the Minister in either official language

(a) within 40 days after the day on which the request is made; or

(b) if the record must be translated from a language other than English or French, within 60 days after the day on which the request is made.

Registration System

Auxiliary emission control device

50 (1) For the purposes of paragraph 153(1)(h) of the Act, the registration system maintained by a company in respect of the engines that it manufactures or imports must include the following information:

(a) the serial number of each engine that is equipped with an auxiliary emission control device referred to in subsection 7(2) that meets the requirements set out in paragraph 7(2)(e); and

(b) for each engine referred to in paragraph (a), if available,

(i) the number of requests received by the company or on the company's behalf for the reset of the auxiliary emission control device and, for each request, a summary of the emergency situation in which the auxiliary emission control device was activated, based on the information provided in the request for reset, and

(ii) une copie de celle-ci est conservée par écrit ou sous forme électronique ou optique, facilement lisible, au lieu d'affaires de la personne pendant une période de huit ans à partir de la date où elle s'est départie du moteur;

b) dans le cas des documents établissant l'utilisation du moteur au Canada et la disposition de celui-ci, ceux-ci sont conservés par écrit ou sous forme électronique ou optique, facilement lisible, au lieu d'affaires de la personne pendant une période de huit ans à partir de la date où elle s'est départie du moteur.

Lieu de conservation

(4) Si les dossiers mentionnés aux paragraphes (1), au sous-alinéa (3)a)(ii) ou à l'alinéa (3)b) sont conservés à un lieu autre que le lieu d'affaires de l'entreprise ou de la personne, celles-ci consignent les nom et numéro de téléphone d'une personne-ressource à ce lieu ainsi que l'adresse municipale et, si elle est différente, l'adresse postale de ce lieu.

Fourniture au ministre

(5) Sur demande écrite du ministre, les dossiers visés au paragraphe (1) sont fournis dans l'une ou l'autre des langues officielles, selon le cas :

a) dans les quarante jours après la date où la demande a été faite;

b) si le dossier doit être traduit d'une langue autre que le français ou l'anglais, dans les soixante jours après la date où la demande a été faite.

Système d'enregistrement

Dispositif antipollution auxiliaire

50 (1) Pour l'application de l'alinéa 153(1)h) de la Loi, le système d'enregistrement tenu par une entreprise à l'égard des moteurs qu'elle fabrique ou importe contient les renseignements suivants :

a) le numéro de série de chaque moteur doté d'un dispositif antipollution auxiliaire visé au paragraphe 7(2) qui satisfait aux critères prévus à l'alinéa 7(2)e);

b) s'ils sont disponibles, pour chaque moteur visé à l'alinéa a) :

(i) le nombre de demandes de réinitialisation du dispositif antipollution auxiliaire reçues par l'entreprise ou au nom de l'entreprise et, pour chaque demande, sur la base des renseignements contenus dans la demande de réinitialisation, un résumé de la situation d'urgence pendant laquelle le dispositif antipollution auxiliaire a été activé,

(ii) the number of times the auxiliary emission control device has been reset.

Period of retention

(2) The information included in the registration system for an engine must be retained for a period of eight years beginning on the day on which the engine is imported or its manufacture is completed.

Rental Rate

Subsection 159(1) of Act

51 The annual rental rate to be paid to a company by the Minister under subsection 159(1) of the Act, prorated on a daily basis for each day that an engine is made available, is 12% of the manufacturer's suggested retail price for the engine.

Exemption

Application for exemption

52 A company applying under section 156 of the Act for an exemption from conformity with any standard prescribed under these Regulations must, before manufacturing or importing the engine, submit the following information in writing to the Minister:

- (a) the company's name and street address and, if different, mailing address;
- (b) the name, email address and telephone number of an authorized representative of the company;
- (c) the province or country under the laws of which the company is established;
- (d) the standards from which an exemption is sought, including a reference to the provisions of these Regulations that prescribe the standards;
- (e) the duration requested for the exemption;
- (f) the estimated number of engines for which the exemption is sought and an estimate of the changes in emissions if the exemption is granted;
- (g) the reason for requesting the exemption, including technical and financial information that demonstrates in detail why conformity to the standards referred to in paragraph (d) would
 - (i) create substantial financial hardship for the company,
 - (ii) impede the development of new features for emission monitoring or emission control that are

(ii) le nombre de fois que le dispositif antipollution auxiliaire a été réinitialisé.

Durée de conservation

(2) Les renseignements contenus dans le système d'enregistrement relatifs à un moteur sont conservés pendant une période de huit ans à compter de la date à laquelle le moteur a été importé ou à laquelle sa fabrication a été terminée.

Taux de location

Paragraphe 159(1) de la Loi

51 Le taux de location annuel que le ministre paie à une entreprise aux termes du paragraphe 159(1) de la Loi est calculé au prorata pour chaque jour où le moteur est retenu et est égal à douze pour cent du prix de détail suggéré pour le moteur par son fabricant.

Dispense

Demande de dispense

52 L'entreprise qui demande, conformément à l'article 156 de la Loi, à être dispensée de se conformer à l'une ou l'autre des normes prévues par le présent règlement fournit par écrit au ministre les renseignements ci-après avant l'importation ou la fabrication du moteur :

- a) ses nom et adresse municipale ainsi que son adresse postale si elle est différente;
- b) les nom, adresse électronique et numéro de téléphone d'un représentant autorisé;
- c) le nom de la province ou du pays sous le régime des lois duquel elle est constituée;
- d) les normes visées par la demande de dispense, y compris les dispositions du présent règlement établissant ces normes;
- e) la durée de la dispense demandée;
- f) le nombre approximatif de moteurs en cause et une estimation de la différence d'émissions qu'entraînerait la dispense;
- g) les motifs de la demande de dispense, y compris les renseignements techniques et financiers qui démontrent en détail que l'application des normes visées à l'alinéa d), selon le cas :
 - (i) créerait de grandes difficultés financières à l'entreprise,
 - (ii) entraverait la mise au point de nouveaux dispositifs de mesure ou de contrôle des émissions

equivalent or superior to those that conform to prescribed standards, or

(iii) impede the development of new kinds of engines or engine systems or components;

(h) if the basis of the application is substantial financial hardship,

(i) the world production of engines manufactured by the company or by the manufacturer that is the subject of the application in the 12-month period beginning two years before the start of the exemption period being sought, and

(ii) the total number of engines manufactured for, or imported into, the Canadian market in the 12-month period beginning two years before the start of the exemption period being sought; and

(i) if the company is requesting that information submitted be treated as confidential under section 313 of the Act, the reasons for the request.

équivalents ou supérieurs à ceux qui sont conformes aux normes réglementaires,

(iii) entraverait la mise au point de nouveaux types de moteurs ou de dispositifs ou de pièces de moteurs;

h) si elle demande une dispense pour prévenir de grandes difficultés financières :

(i) la production mondiale de moteurs fabriqués par elle ou par le fabricant qui fait l'objet de la demande pendant la période de douze mois qui commence deux ans avant le début de la période visée par la demande de dispense,

(ii) le nombre total de moteurs fabriqués pour le marché canadien ou importés au Canada pendant la période de douze mois qui commence deux ans avant le début de la période visée par la demande de dispense;

i) si elle demande que les renseignements fournis soient considérés comme confidentiels en vertu de l'article 313 de la Loi, les motifs de cette demande.

Defect Information

Required information

53 (1) The notice of defect referred to in subsections 157(1) and (4) of the Act must contain the following information:

(a) the name of the company giving the notice and its street address and, if different, mailing address, and the name, email address, telephone number and, if any, facsimile number of the appropriate contact person;

(b) for each engine in respect of which the notice is given, its make, model and model year, the name of its manufacturer, the period during which it was manufactured and any applicable emission families;

(c) the range or ranges of unique identification numbers for the engines in respect of which the notice is given, if known;

(d) a description of the machine or type of machine in or on which the engine is installed or is likely to be installed;

(e) the total number of engines in respect of which the notice is given or, if the total number is not known, the estimated number;

(f) the estimated percentage of the potentially affected engines that contain the defect;

(g) a description of the defect;

Information sur les défauts

Renseignements exigés

53 (1) L'avis de défaut visé aux paragraphes 157(1) et (4) de la Loi contient les renseignements suivants :

a) les nom et adresse municipale de l'entreprise donnant l'avis ainsi que son adresse postale si elle est différente et les nom, adresse électronique, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur de la personne-ressource;

b) pour chaque moteur visé par l'avis, sa marque, son modèle, son année de modèle, le nom de son fabricant, la période de sa fabrication ainsi que toute famille d'émissions qui lui est applicable;

c) si elle est connue, toute gamme de numéros d'identification uniques des moteurs visés par l'avis;

d) une description de la machine ou du type de machine dans laquelle ou sur laquelle le moteur est installé, ou le sera, vraisemblablement;

e) s'il est connu, le nombre total de moteurs visés par l'avis ou, à défaut, le nombre estimatif;

f) le pourcentage estimatif des moteurs susceptibles d'être défectueux qui présentent le défaut;

g) une description du défaut;

(h) an evaluation of the pollution risk arising from the defect;

(i) a statement of the measures to be taken to correct the defect;

(j) a chronology of the principal events that led to the determination of the existence of the defect, if known; and

(k) a description of the means available to the company to contact the current owner of each defective engine.

Language of notice

(2) The notice of defect must be given in writing and, when given to a person other than the Minister, must be

(a) in both official languages; or

(b) in the person's official language of choice, if it is known.

Initial report

(3) A company must, within 60 days after giving a notice of defect, submit to the Minister the initial report referred to in subsection 157(7) of the Act containing

(a) an update to the information referred to in subsection (1), if there have been any changes to that information;

(b) if not already provided in the notice,

(i) the range or ranges of unique identification numbers for the engines in respect of which the notice is given,

(ii) the total number of engines in relation to which the notice of defect has been given, and

(iii) a chronology of the principal events that led to the determination of the existence of the defect; and

(c) copies of all notices, bulletins and other circulars issued by the company in respect of the defect, including a detailed description of the nature and physical location of the defect with diagrams and other illustrations as necessary.

Quarterly report

(4) If a company submits an initial report under subsection (3), it must submit, within 45 days after the end of each quarter, a quarterly report to the Minister respecting the defect and its correction that contains the following information:

(a) the number, title or other identification assigned by the company to the notice of defect;

h) une évaluation du risque de pollution émanant du défaut;

i) un énoncé des mesures à prendre pour corriger le défaut;

j) une chronologie des principaux événements qui ont permis de découvrir l'existence du défaut, si elle est connue;

k) la description des moyens dont dispose l'entreprise pour communiquer avec le propriétaire actuel de chaque moteur défectueux.

Langue de l'avis

(2) L'avis de défaut est donné par écrit et, lorsqu'il est destiné à une personne autre que le ministre, il est donné :

a) soit dans les deux langues officielles;

b) soit, si celle-ci est connue, dans la langue officielle choisie par la personne.

Rapport initial

(3) L'entreprise doit, au plus tard soixante jours après avoir donné l'avis de défaut, présenter au ministre le rapport initial visé au paragraphe 157(7) de la Loi contenant :

a) le cas échéant, une mise à jour des renseignements visés au paragraphe (1);

b) les renseignements ci-après, s'ils n'ont pas été fournis dans l'avis :

(i) toute gamme de numéros d'identification uniques de chaque moteur visé par l'avis,

(ii) le nombre total de moteurs faisant l'objet de l'avis de défaut,

(iii) une chronologie des principaux événements qui ont permis de découvrir l'existence du défaut;

c) des copies de tous les avis, bulletins et autres circulaires publiés par l'entreprise au sujet du défaut, y compris une description détaillée de la nature du défaut et de l'endroit où il se trouve, accompagnée de schémas et d'autres illustrations, au besoin.

Rapport trimestriel

(4) L'entreprise qui présente le rapport initial visé au paragraphe (3) doit présenter au ministre, dans les quarante-cinq jours suivant la fin de chaque trimestre, un rapport trimestriel concernant les défauts et les correctifs qui comporte les renseignements suivants :

a) le numéro ou le titre de l'avis de défaut ou toute autre désignation qu'elle lui a attribuée;

(b) if applicable, the revised number of engines in respect of which the notice of defect was given;

(c) the date on which the notice of defect was given to the current owners of the affected engines and the dates of any follow-up communications; and

(d) the total number or percentage of engines repaired by or on behalf of the company, including engines requiring inspection only.

b) s'il y a lieu, le nombre total révisé de moteurs visés par l'avis de défaut;

c) la date où l'avis de défaut a été donné aux propriétaires actuels des moteurs visés, ainsi que la date de toute communication subséquente avec ces propriétaires concernant l'avis;

d) le nombre total ou la proportion des moteurs réparés par elle ou pour son compte, y compris ceux ayant exigé seulement une inspection.

Transitional Provisions

SOR/2005-32

54 (1) The provisions of the *Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations* set out in column 1 of the table to this subsection, as they read immediately before the day on which these Regulations come into force, continue to apply to engines — other than transition engines referred to in subsection (2) — whose manufacture was completed before the day on which these Regulations come into force, instead of the provisions of these Regulations set out in column 2.

	Column 1	Column 2
Item	Provisions of the Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations	Provisions of the Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition Engine Emission Regulations
1	section 1	section 1
2	section 3	section 3
3	section 5	section 5
4	sections 8 to 12, 14 and 24	sections 6 to 11, 14, 16 to 25 and 28 to 34
5	sections 15 and 15.1	sections 36 to 39
6	sections 16 to 17.1	sections 40 to 42
7	section 18	section 49

Transition engines

(2) The provisions of the *Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations*, as they read immediately before the day on which these Regulations come into force, continue to apply to transition engines within the meaning of section 13 of those Regulations, instead of the provisions of these Regulations.

Dispositions transitoires

DORS/2005-32

54 (1) Les dispositions du *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression* mentionnées à la colonne 1 du tableau du présent paragraphe, dans leur version immédiatement antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, continuent de s'appliquer aux moteurs, à l'exception des moteurs de transition visés au paragraphe (2), dont la fabrication était terminée avant l'entrée en vigueur du présent règlement au lieu des dispositions du *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé* mentionnées à la colonne 2.

	Colonne 1	Colonne 2
Article	Dispositions du Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression	Dispositions du Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé
1	article 1	article 1
2	article 3	article 3
3	article 5	article 5
4	articles 8 à 12, 14 et 24	articles 6 à 11, 14, 16 à 25 et 28 à 34
5	articles 15 et 15.1	articles 36 à 39
6	articles 16 à 17.1	articles 40 à 42
7	article 18	article 49

Moteurs de transition

(2) Les dispositions du *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression*, dans leur version immédiatement antérieure à la date d'entrée en vigueur du présent règlement, continuent de s'appliquer aux moteurs de transition, au sens de l'article 13 de ce règlement, plutôt que les dispositions du présent règlement.

Related Amendments

Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations

55 (1) The definitions *emission family*, *engine* and *volatile liquid fuel* in subsection 1(1) of the *Off-Road Small Spark-Ignition Engine Emission Regulations*¹ are replaced by the following:

emission family means, for the 2019 and later model years,

- (a) in respect of a company's engines that are covered by an EPA certificate, the grouping that is specified in the EPA certificate;
- (b) in respect of any fuel lines and fuel tanks that form part of the complete fuel system of an engine and that are covered by one or more EPA certificates, the grouping that is specified in the EPA certificates;
- (c) in respect of a company's engines other than those referred to in paragraph (a), the grouping determined in accordance with
 - (i) in the case of a bicycle engine, section 230 of subpart C of CFR 1051, and
 - (ii) in the case of any other engine, section 230 of subpart C of CFR 1054; and
- (d) in respect of any fuel lines and fuel tanks that form part of the complete fuel system of an engine other than those referred to in paragraph (b), the grouping determined in accordance with
 - (i) in the case of a bicycle engine, section 230 of subpart C of CFR 1051, and
 - (ii) in the case of any other engine, section 230 of subpart C of CFR 1060. (*famille d'émissions*)

engine means an off-road engine that is prescribed under subsection 5(1). (*moteur*)

volatile liquid fuel means any fuel that is a liquid at atmospheric pressure and has a Reid vapour pressure greater than 13.79 kPa. (*carburant liquide volatil*)

Modifications connexes

Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé

55 (1) Les définitions de *carburant liquide volatil*, *famille d'émissions* et *moteur*, au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des petits moteurs hors route à allumage commandé*¹, sont respectivement remplacées par ce qui suit :

carburant liquide volatil Carburant à l'état liquide à la pression atmosphérique dont la pression de vapeur Reid est supérieure à 13,79 kPa. (*volatile liquid fuel*)

famille d'émissions Pour l'année de modèle 2019 et les années de modèle ultérieures, s'entend du groupe :

- a) à l'égard des moteurs d'une entreprise qui sont visés par un certificat de l'EPA, spécifié dans le certificat de l'EPA;
- b) à l'égard des conduites d'alimentation en carburant et des réservoirs de carburant du système complet d'alimentation en carburant d'un moteur qui sont visés par un ou plusieurs certificats de l'EPA, spécifié dans les certificats de l'EPA;
- c) à l'égard des moteurs d'une entreprise, autre que ceux visés à l'alinéa a), établi conformément :
 - (i) dans le cas d'un moteur de bicyclette, à l'article 230 de la sous-partie C du CFR 1051,
 - (ii) dans le cas de tout autre moteur, à l'article 230 de la sous-partie C du CFR 1054;
- d) à l'égard des conduites d'alimentation en carburant et des réservoirs de carburant du système complet d'alimentation en carburant d'un moteur autres que ceux visés à l'alinéa b), établi conformément :
 - (i) dans le cas d'un moteur de bicyclette, à l'article 230 de la sous-partie C du CFR 1051,
 - (ii) dans le cas d'un moteur autre qu'un moteur de bicyclette, à l'article 230 de la sous-partie C du CFR 1060. (*emission family*)

moteur Moteur hors route désigné au paragraphe 5(1). (*engine*)

¹ SOR/2003-355

¹ DORS/2003-355

(2) Paragraph (c) of the definition *handheld machine* in subsection 1(1) of the Regulations is replaced by the following:

(c) has a dry weight of less than 16 kg, has no more than two wheels, and is designed to be supported by the operator during its use;

(3) Paragraph (g) of the definition *handheld machine* in subsection 1(1) of the Regulations is replaced by the following:

(g) is a jackhammer or compactor that is designed to be supported by the operator during its use. (*machine portative*)

(4) The portion of the definition *fuel line* in subsection 1(1) of the English version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

fuel line means hose, tubing and primer bulbs containing or exposed to liquid fuel — including moulded hose, tubing and primer bulbs — that transport fuel to or from an engine, but does not include

(5) The portion of the definition *machine portative* in subsection 1(1) of the French version of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

machine portative Machine, à l'exclusion d'une bicyclette actionnée par un moteur de bicyclette, qui, selon le cas :

56 (1) Subsections 5(1) to (1.2) of the Regulations are replaced by the following:

5 (1) Off-road engines, including those of the 2019 and later model years that have a complete fuel system, are prescribed for the purposes of the definition *engine* in section 149 of the Act if they

(a) operate under characteristics significantly similar to the theoretical Otto combustion cycle;

(b) use a spark plug or other sparking device;

(c) develop no more than 30 kW of power measured at the crankshaft, or its equivalent, when equipped only with standard accessories — such as oil pumps or coolant pumps — necessary for their operation; and

(d) have a displacement of 1 000 cm³ or less.

(2) L'alinéa c) de la définition de *machine portative*, au paragraphe 1(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

c) a un poids à sec inférieur à 16 kg, a au plus deux roues et est conçue pour être tenue par l'utilisateur lors de son utilisation;

(3) L'alinéa g) de la définition de *machine portative*, au paragraphe 1(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

g) est un marteau perforateur ou un compacteur et est conçu pour être tenu par l'utilisateur lors de son utilisation. (*handheld machine*)

(4) Le passage de la définition de *fuel line*, précédant l'alinéa a), au paragraphe 1(1) de la version anglaise du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

fuel line means hose, tubing and primer bulbs containing or exposed to liquid fuel — including moulded hose, tubing and primer bulbs — that transport fuel to or from an engine, but does not include

(5) Le passage de la définition de *machine portative*, précédant l'alinéa a), au paragraphe 1(1) de la version française du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

machine portative Machine, à l'exclusion d'une bicyclette actionnée par un moteur de bicyclette, qui, selon le cas :

56 (1) Les paragraphes 5(1) à (1.2) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

5 (1) Les moteurs hors route, y compris ceux de l'année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures qui sont dotés d'un système complet d'alimentation en carburant, sont désignés pour l'application de la définition de *moteur* à l'article 149 de la Loi si, à la fois :

a) ils fonctionnent selon des caractéristiques très semblables au cycle de combustion théorique d'Otto;

b) ils utilisent une bougie d'allumage ou tout autre mécanisme d'allumage commandé;

c) ils produisent au plus 30 kW de puissance mesurée au vilebrequin ou son équivalent, lorsqu'ils ne sont dotés que d'accessoires standards — tels des pompes à huile ou du liquide de refroidissement — nécessaires à leur fonctionnement;

d) ils ont un déplacement total de 1 000 cm³ ou moins.

(1.1) For the purposes of these Regulations, an engine kit is considered to be an engine that has a complete fuel system.

(2) The portion of subsection 5(2) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

(2) The engines referred to in subsection (1) do not include an engine that is

(3) Subsection 5(2) of the Regulations is amended by striking out “or” at the end of paragraph (g) and by replacing paragraph (h) with the following:

(h) in conformity with the requirements of the *Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition Engine Emission Regulations* and has a displacement of 1 000 cm³ or less and a maximum engine power of more than 19 kW but less than or equal to 30 kW; or

(i) in conformity with the requirements of the *Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition Engine Emission Regulations* as if it were a *large spark-ignition engine*, as defined in subsection 1(1) of those Regulations, but that has a maximum engine power of 19 kW or less.

(4) Subsection 5(3) of the Regulations is replaced by the following:

(3) For the purpose of section 152 of the Act, the prescribed engines are those prescribed under subsection (1) that are manufactured in Canada, except any engine that will be used in Canada solely for purposes of exhibition, demonstration, evaluation or testing.

(4) For greater certainty, the classes of engines that are prescribed for the purposes of section 154 of the Act are those that are prescribed under subsection (1).

57 Paragraphs 12.5(1)(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) for engines that are designed to be used in a non-handheld machine, the applicable exhaust emission standards for HC + NO_x and CO set out in paragraphs 105(a) and (c) of subpart B of CFR 1054 that are applicable to engines of the same engine class, as described in section 801 of subpart I of CFR 1054, and for the useful life of an engine set out in paragraph 105(d) of subpart B of CFR 1054;

(b) for engines that are designed to be used in a handheld machine other than the engines referred to in paragraph (c), the applicable exhaust emission standards for HC + NO_x and CO set out in paragraphs 103(a)

(1.1) Pour l'application du présent règlement, les moteurs prêts à assembler sont considérés comme des moteurs qui sont dotés d'un système complet d'alimentation en carburant.

(2) Le passage du paragraphe 5(2) du même règlement précédant l'alinéa a) est remplacé par ce qui suit :

(2) Les moteurs visés au paragraphe (1) ne comprennent pas les moteurs, selon le cas :

(3) L'alinéa 5(2)h) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

h) qui sont conformes aux exigences prévues par le *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé* et qui ont une cylindrée totale d'au plus 1 000 cm³ et une puissance maximale supérieure à 19 kW mais d'au plus 30 kW;

i) qui sont conformes aux exigences prévues par le *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé* comme un *gros moteur à allumage commandé*, tel que défini au paragraphe 1(1) de ce règlement, même si leur puissance maximale est d'au plus 19 kW.

(4) Le paragraphe 5(3) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(3) Pour l'application de l'article 152 de la Loi, les moteurs réglementés sont les moteurs désignés par le paragraphe (1) qui sont construits au Canada, à l'exception de ceux destinés à être utilisés au Canada à des fins strictement promotionnelles ou expérimentales.

(4) Il est entendu que, pour l'application de l'article 154 de la Loi, les catégories réglementaires de moteurs sont les moteurs désignés par le paragraphe (1).

57 Les alinéas 12.5(1)a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) dans le cas du moteur qui est conçu pour être utilisé dans une machine non portative, les normes relatives aux émissions de gaz d'échappement de HC + NO_x et de CO prévues aux alinéas 105(a) et (c) de la sous-partie B du CFR 1054 qui sont applicables, selon la catégorie, telle que décrite à l'article 801 de la sous-partie I du CFR 1054, à laquelle le moteur appartient, pendant la durée de vie utile du moteur prévue à l'alinéa 105(d) de la sous-partie B du CFR 1054;

b) dans le cas du moteur qui est conçu pour être utilisé dans une machine portative autre que le moteur visé à l'alinéa c), les normes relatives aux émissions de gaz

and (c) of subpart B of CFR 1054 that are applicable to engines of the same engine class, as described in section 801 of subpart I of CFR 1054, and for the useful life of an engine set out in paragraph 103(d) of subpart B of CFR 1054; and

58 Section 12.6 of the Regulations is replaced by the following:

12.6 A company may choose to exempt one or more of its wintertime engines of the 2019 and later model years from the applicable exhaust emission standards for HC + NO_x set out in section 12.5 if it includes a statement to that effect in the evidence of conformity in respect of the engines in question.

59 (1) The portion of paragraph 12.7(1)(b) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(b) for engines that are designed to be used in a hand-held machine — other than the engines referred to in paragraph (c) — for the useful life set out in section 110 of subpart B of CFR 1054,

(2) Paragraph 12.7(1)(c) of the French version of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

c) dans le cas du moteur qui est conçu pour être utilisé dans une machine portative à fonctionnement efficace par temps froid, pour la durée de vie utile précisée à l'article 110 de la sous-partie B du CFR 1054 :

60 (1) The portion of paragraph 12.8(1)(a) of the Regulations before subparagraph (i) is replaced by the following:

(a) subject to subsection (1.1), in the case of a bicycle engine with a complete fuel system,

(2) Subsection 12.8(2) of the Regulations is replaced by the following:

(1.1) If a bicycle has a dry weight of less than 20 kg when a bicycle engine with a complete fuel system is installed on it, the bicycle engine may, instead of conforming to the standards referred to in paragraph (1)(a), conform to

(a) the exhaust emission standards referred to in paragraph 12.5(1)(b) for an engine that is designed to be used in a handheld machine; and

d'échappement de HC + NO_x et de CO prévues aux alinéas 103(a) et (c) de la sous-partie B du CFR 1054 qui sont applicables, selon la catégorie, telle que décrite à l'article 801 de la sous-partie I du CFR 1054, à laquelle le moteur appartient, pendant la durée de vie utile du moteur prévue à l'alinéa 103(d) de la sous-partie B du CFR 1054;

58 L'article 12.6 du même règlement est remplacé par ce qui suit :

12.6 L'entreprise peut choisir d'exempter un ou plusieurs de ses moteurs hivernaux de l'année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures de l'application des normes relatives aux émissions de gaz d'échappement de HC + NO_x visées à l'article 12.5, si elle fait une déclaration à cet effet dans la justification de conformité à l'égard des moteurs en cause.

59 (1) Le passage de l'alinéa 12.7(1)(b) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

b) dans le cas du moteur qui est conçu pour être utilisé dans une machine portative, à l'exclusion d'un moteur visé à l'alinéa c), pour la durée de vie utile précisée à l'article 110 de la sous-partie B du CFR 1054 :

(2) Le passage de l'alinéa 12.7(1)(c) de la version française du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

c) dans le cas du moteur qui est conçu pour être utilisé dans une machine portative à fonctionnement efficace par temps froid, pour la durée de vie utile précisée à l'article 110 de la sous-partie B du CFR 1054 :

60 (1) Le passage de l'alinéa 12.8(1)(a) du même règlement précédant le sous-alinéa (i) est remplacé par ce qui suit :

a) sous réserve du paragraphe (1.1), dans le cas du moteur de bicyclette doté d'un système complet d'alimentation en carburant :

(2) Le paragraphe 12.8(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(1.1) Si une bicyclette a un poids à sec combiné total inférieur à 20 kg lorsqu'un moteur de bicyclette doté d'un système complet d'alimentation en carburant est installé sur celle-ci, le moteur de bicyclette peut, au lieu de se conformer aux normes visées à l'alinéa (1)a), être conforme aux normes suivantes :

a) les normes relatives aux émissions de gaz d'échappement visées à l'alinéa 12.5(1)(b) pour un moteur qui est conçu pour être utilisé dans une machine portative;

(b) the evaporative emission standards referred to in subparagraph 12.7(1)(b)(iv) for an engine that is designed to be used in a handheld machine.

(2) Despite paragraph (1)(a), a bicycle engine that has a total engine displacement of 70 cm³ or less may, instead of conforming to the exhaust emission standards referred to in paragraph (1)(a), conform to the exhaust emission standards set out in paragraph 615(b) of subpart G of CFR 1051.

61 (1) Subparagraph 16(d)(i) of the English version of the Regulations is replaced by the following:

(i) for engines before the 2019 model year, section 114 of subpart B of CFR 90 or, if applicable, paragraphs 135(b) to (h) of subpart B of CFR 1054, and

(2) Subparagraphs 16(d)(ii) to (iv) of the Regulations are replaced by the following:

(ii) for engines of the 2019 and later model years, paragraphs 135(b) to (h) of subpart B of CFR 1054, and

(A) in the case of engines with a complete fuel system other than bicycle engines, paragraphs 135(a) to (e) of subpart B of CFR 1060, and

(B) in the case of bicycle engines, paragraphs 135(b) to (e) of subpart B of CFR 1051; and

(3) Section 16 of the Regulations is amended by striking out “and” at the end of paragraph (c) and by adding the following after paragraph (d):

(e) for the purpose of testing the engine for conformity with exhaust emission standards, all information required to reproduce the emissions tests that generated the results contained in the records referred to in paragraph (c).

62 Section 17.1 of the Regulations is repealed.

63 Paragraph 17.2(4)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) be permanently applied so that any attempt to alter or remove it would damage it;

64 Paragraph 17.4(1)(e) of the Regulations is replaced by the following:

(e) the name and trademark of the engine manufacturer or, if provided in the evidence of conformity, the

b) les normes relatives aux émissions de gaz d'évaporation visées au sous-alinéa 12.7(1)b)(iv) pour un moteur qui est conçu pour être utilisé dans une machine portative.

(2) Malgré l'alinéa (1)a), les moteurs de bicyclette dont la cylindrée totale est d'au plus 70 cm³ peuvent, au lieu d'être conformes aux normes relatives aux émissions de gaz d'échappement visées à l'alinéa (1)a), être conformes aux normes relatives aux émissions de gaz d'échappement prévues à l'alinéa 615(b) de la sous-partie G du CFR 1051.

61 (1) Le sous-alinéa 16d)(i) de la version anglaise du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) for engines before the 2019 model year, section 114 of subpart B of CFR 90 or, if applicable, paragraphs 135(b) to (h) of subpart B of CFR 1054, and

(2) Les sous-alinéas 16d)(ii) à (iv) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

(ii) dans le cas du moteur de l'année de modèle 2019 et des années de modèle ultérieures, les alinéas 135(b) à (h) de la sous-partie B du CFR 1054, ainsi que :

(A) s'il s'agit d'un moteur qui est doté d'un système complet d'alimentation en carburant, autre qu'un moteur de bicyclette, les alinéas 135(a) à (e) de la sous-partie B du CFR 1060,

(B) s'il s'agit d'un moteur de bicyclette, les alinéas 135(b) à (e) de la sous-partie B du CFR 1051;

(3) L'article 16 du même règlement est modifié par adjonction, après l'alinéa d), de ce qui suit :

e) aux fins d'évaluation de la conformité des moteurs aux normes d'émissions de gaz d'échappement, tous les renseignements nécessaires pour reproduire les essais relatifs aux émissions ayant donné les résultats contenus dans les dossiers visés à l'alinéa c).

62 L'article 17.1 du même règlement est abrogé.

63 L'alinéa 17.2(4)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) être apposée en permanence de sorte que toute tentative de la modifier ou de l'enlever l'endommagerait;

64 L'alinéa 17.4(1)e) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

e) le nom et la marque de commerce du constructeur du moteur ou, si la justification de la conformité

name and trademark of a business entity with which the manufacturer has a contractual agreement;

65 Clause 19(1)(c)(ii)(B) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

(B) une mention selon laquelle l'entreprise est en mesure de produire les éléments de justification de la conformité conformément à l'article 16 ou les a produits conformément à l'article 17;

66 Paragraph 26(1)(a) of the French version of the Regulations is replaced by the following:

a) le nom de l'entreprise qui donne l'avis, son adresse municipale et, si elle est différente, son adresse postale, ainsi que les nom, adresse électronique et numéro de téléphone de la personne-ressource;

Marine Spark-ignition Engine, Vessel and Off-road Recreational Vehicle Emission Regulations

67 (1) The definition *fuel tank* in subsection 1(1) of the *Marine Spark-ignition Engine, Vessel and Off-road Recreational Vehicle Emission Regulations*² is replaced by the following:

fuel tank means a fuel tank that is not portable. (*réservoir de carburant*)

(2) The portion of the definition *fuel line* in subsection 1(1) of the Regulations before paragraph (a) is replaced by the following:

fuel line means hose, tubing, and primer bulbs containing or exposed to liquid fuel, including hose or tubing that transports fuel to or from an engine or a vehicle's engine that includes

68 (1) Paragraph 5(4)(g) of the Regulations is replaced by the following:

(g) a vehicle that has one or more compression-ignition engines for its propulsion, if the engines in question meet the requirements of the *Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition Engine Emission Regulations*;

l'indique, le nom et la marque de commerce de l'entité commerciale avec laquelle le constructeur a conclu un contrat;

65 La division 19(1)c)(ii)(B) de la version française du même règlement est remplacée par ce qui suit :

(B) une mention selon laquelle l'entreprise est en mesure de produire les éléments de justification de la conformité conformément à l'article 16 ou les a produits conformément à l'article 17;

66 L'alinéa 26(1)a) de la version française du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) le nom de l'entreprise qui donne l'avis, son adresse municipale et, si elle est différente, son adresse postale, ainsi que les nom, adresse électronique et numéro de téléphone de la personne-ressource;

Règlement sur les émissions des moteurs marins à allumage commandé, des bâtiments et des véhicules récréatifs hors route

67 (1) La définition de *réservoir de carburant*, au paragraphe 1(1) du *Règlement sur les émissions des moteurs marins à allumage commandé, des bâtiments et des véhicules récréatifs hors route*², est remplacée par ce qui suit :

réservoir de carburant S'entend d'un réservoir de carburant non portatif. (*fuel tank*)

(2) Le passage de la définition de *conduite d'alimentation en carburant* précédant l'alinéa a), au paragraphe 1(1) du même règlement, est remplacé par ce qui suit :

conduite d'alimentation en carburant Tuyaux, tubes et poires à amorçage contenant du carburant liquide ou exposés à celui-ci, y compris les tuyaux ou les tubes par lesquels circulent le carburant vers le moteur ou le moteur d'un véhicule, ou depuis celui-ci, comprenant :

68 (1) L'alinéa 5(4)g) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

g) les véhicules équipés d'un ou de plusieurs moteurs à allumage par compression pour leur propulsion si ces moteurs sont conformes aux exigences prévues par le *Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé*;

² SOR/2011-10

² DORS/2011-10

(2) Section 5 of the Regulations is amended by adding the following after subsection (5):

Section 154 of Act

(6) For greater certainty, the classes of engines and vehicles that are prescribed for the purposes of section 154 of the Act are those that are prescribed under subsections (1) to (3).

69 Paragraphs 19(a) and (b) of the Regulations are replaced by the following:

(a) in respect of non-metallic fuel lines, the applicable permeation emission standards set out in section 102(d)(2);

(b) in respect of non-metallic fuel tanks, the applicable permeation emission standards set out in section 103(b);

(b.1) in respect of metallic fuel tanks, the applicable permeation emission standards set out in section 103(f); and

70 Subparagraph 33(3)(d)(i) of the Regulations is replaced by the following:

(i) the name, email address, telephone number, civic address and, if different, the mailing address of the other company, and

71 Paragraph 37(1)(a) of the Regulations is replaced by the following:

(a) the importer's name, email address, telephone number, civic address and, if different, their mailing address;

Repeal

72 The *Off-Road Compression-Ignition Engine Emission Regulations*³ are repealed.

Coming into Force

Registration

73 (1) Subject to subsection (2), these Regulations come into force on the day on which they are registered.

(2) L'article 5 du même règlement est modifié par adjonction, après le paragraphe (5), de ce qui suit :

Article 154 de la Loi

(6) Il est entendu que, pour l'application de l'article 154 de la Loi, les catégories réglementaires de moteurs et de véhicules sont les moteurs et les véhicules désignés au titre des paragraphes (1) à (3).

69 Les alinéas 19a) et b) du même règlement sont remplacés par ce qui suit :

a) eu égard aux conduites d'alimentation en carburant non métalliques, les normes relatives aux émissions par perméation prévues à l'article 102(d)(2);

b) eu égard aux réservoirs de carburant non métalliques, les normes relatives aux émissions par perméation prévues à l'article 103(b);

b.1) eu égard aux réservoirs de carburant métalliques, les normes relatives aux émissions par perméation prévues à l'article 103(f);

70 Le sous-alinéa 33(3)d)(i) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

(i) les nom, adresse électronique, numéro de téléphone et adresse municipale de l'entreprise qui lui a transféré les points ou à qui elle a transféré les points, ainsi que son adresse postale si elle est différente,

71 L'alinéa 37(1)a) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

a) les nom, adresse électronique, numéro de téléphone et adresse municipale de l'importateur, ainsi que son adresse postale si elle est différente;

Abrogation

72 Le Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression³ est abrogé.

Entrée en vigueur

Enregistrement

73 (1) Sous réserve du paragraphe (2), le présent règlement entre en vigueur à la date d'enregistrement du présent règlement.

³ SOR/2005-32

³ DORS/2005-32

Six months after registration

(2) Sections 1 to 25 and 28 to 72 come into force on the day that, in the sixth month after the month in which they are registered, has the same calendar number as the day on which they are registered or, if that sixth month has no day with that number, the last day of that sixth month.

SCHEDULE

(Subsection 27(1))

National Emissions Mark



[10-1-o]

Six mois après l'enregistrement

(2) Les articles 1 à 25 et 28 à 72 entrent en vigueur le jour qui, dans le sixième mois suivant le mois de son enregistrement, porte le même quantième que le jour de son enregistrement ou, à défaut de quantième identique, le dernier jour de ce sixième mois.

ANNEXE

(paragraphe 27(1))

Marque nationale



[10-1-o]

Payment Clearing and Settlement Regulations

Statutory authority

Payment Clearing and Settlement Act

Sponsoring department

Department of Finance

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Regulations.)

Issues

Financial market infrastructures (FMIs) contribute to financial stability by supporting the continuous functioning of payment systems and financial markets, which is especially important in times of severe financial system stress. FMIs also reduce uncertainty in times of financial system stress by having robust and transparent default management mechanisms in place.

However, in the unlikely event that a systemically important FMI should fail, a disruption in its critical economic functions could lead to significant adverse effects on the functioning of the financial system and economic activity in Canada (e.g. basic financial transactions could become difficult or impossible). These FMIs are typically large, lack substitutes in the markets they serve, and have strong links to banks and other financial institutions, including other FMIs.

Background

An FMI is a system that facilitates the clearing, settling or recording of payments, securities, derivatives or other financial transactions among participating entities. FMIs are also called a “clearing and settlement system,” or a “clearing house” if referring to the corporation or other form of entity that operates the clearing and settlement system. FMIs are the backbone of the financial system, providing these essential payment clearing and settlement services to their participants, that are primarily large financial institutions. FMIs provide the infrastructure

Règlement sur la compensation et le règlement des paiements

Fondement législatif

Loi sur la compensation et le règlement des paiements

Ministère responsable

Ministère des Finances

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

Les infrastructures de marchés financiers (IMF) contribuent à la stabilité financière, car elles soutiennent le fonctionnement continu des systèmes de paiement et des marchés financiers, ce qui est particulièrement important pendant les périodes de fortes tensions financières. Les IMF permettent également de réduire l'incertitude en période de tensions dans le système financier grâce à des mécanismes de gestion des défaillances transparents et solides.

Toutefois, dans l'improbable éventualité où une IMF d'importance systémique venait à être en situation de défaillance, la perturbation de ses fonctions économiques essentielles pourrait avoir des conséquences négatives marquées pour le fonctionnement du système financier et pour l'activité économique du Canada. (Par exemple, les transactions financières de base pourraient devenir difficiles ou impossibles.) Il s'agit habituellement d'IMF d'envergure pour lesquelles il n'y a pas de solutions de rechange sur les marchés où elles sont présentes. Elles sont du reste étroitement liées aux banques et aux autres institutions financières, y compris à d'autres IMF.

Contexte

Une IMF est un système qui facilite la compensation, le règlement ou la consignation des paiements, des titres, des produits dérivés ou d'autres transactions financières entre entités participantes. Les IMF sont aussi appelées « système de compensation et de règlement », ou « chambre de compensation » si l'on fait référence à la société ou toute autre forme d'entité qui exploite le système de compensation et de règlement. Les IMF forment l'ossature du système financier, car elles fournissent ces services essentiels de compensation et de règlement des

through which consumers and firms safely and efficiently purchase goods and services, make financial investments, manage risks and transfer funds. Certain FMIs are critical to the stability of the Canadian financial system. If such an FMI were to fail, it could impair the functioning of financial markets, the ability of other financial institutions to carry out their business activities and the ability of Canadians to make or receive timely payments.

The Governor of the Bank of Canada (the Bank) has designated the most critical FMIs as systemically important.¹ Prominent payment systems, while not systemically important, are also critical for economic activity in Canada. They are designated by the Governor for oversight by the Bank if their disruption or failure has the potential to pose risks to Canadian economic activity.²

As part of the Bank's oversight, designated FMIs are required to meet the Bank's standards for addressing financial, operational and business risk. These standards fully encompass the Principles for Financial Market Infrastructures,³ established by the Committee on Payments and Market Infrastructures and the International Organization of Securities Commissions. The FMIs must operate with controls to allow them to effectively manage risks under a variety of scenarios designed to incorporate extreme but plausible stress events, including the default of their largest participants.

Designated FMIs are also required to develop a recovery plan that includes tools that would allow the FMI to access additional financial resources, if necessary. For example, a central counter party (CCP) must have robust risk-management controls that cover expected losses and liquidity shortfalls with a very high degree of confidence. Pre-funded resources should be in place to cover the losses arising from the default of the single largest participant. If

paiements à leurs participants, qui sont principalement les grandes institutions financières. Les IMF procurent les infrastructures permettant aux consommateurs et aux entreprises d'acheter des biens et des services, de procéder à des placements, de gérer les risques et de virer des fonds de manière sûre et efficiente. Certaines IMF revêtent une importance cruciale pour la stabilité du système financier canadien. Si l'une de ces IMF se trouvait dans l'incapacité de fournir ses services, cela compromettrait le fonctionnement des marchés financiers, mettrait en péril le bon déroulement des opérations des autres institutions financières et pourrait empêcher les Canadiens d'effectuer ou de recevoir des paiements en temps opportun.

Le gouverneur de la Banque du Canada (la Banque) a désigné les IMF les plus névralgiques à titre d'IMF d'importance systémique¹. Les systèmes de paiement importants, tout en n'étant pas d'importance systémique, sont également essentiels à l'activité économique au Canada. Le gouverneur les assujettit à la surveillance de la Banque si une perturbation de leurs opérations ou une défaillance de leur fonctionnement constitue un risque pour l'activité économique canadienne².

Conformément aux obligations qui sont les leurs dans le cadre du régime de surveillance de la Banque, les IMF désignées doivent satisfaire aux normes fixées par la Banque relativement à la gestion de leurs risques financiers, de leurs risques opérationnels et de leur risque d'activité. Ces normes englobent la totalité des normes internationales, les Principes pour les infrastructures de marchés financiers³, établies par le Comité sur les paiements et les infrastructures de marché et l'Organisation internationale des commissions de valeurs. Les IMF concernées doivent appliquer des mesures de contrôle afin de pouvoir gérer efficacement les risques envisagés dans divers scénarios correspondant à des situations de tensions extrêmes, mais plausibles, comme la défaillance de leurs plus importants participants.

Les IMF désignées sont également tenues de préparer un plan de redressement intégrant des outils qui leur permettront d'accéder à des ressources financières supplémentaires, au besoin. Par exemple, une contrepartie centrale doit disposer de mécanismes de contrôle effectifs afin de couvrir, avec un degré de confiance très élevé, les pertes et les insuffisances de fonds attendues. Des ressources pré-financées devraient être mises en place pour couvrir les

¹ The FMIs designated as systemically important are the Large Value Transfer System; the CDSX; the Canadian Derivatives Clearing Service (CDCS); CLS Bank; and SwapClear.

² In May 2016, the Automated Clearing Settlement System (ACSS), operated by Payments Canada, was designated by the Bank of Canada as having the potential to pose payments system risk.

³ These Principles are a set of harmonized international standards related to risk management, efficiency and transparency that apply to all systemically important FMIs.

¹ Les IMF désignées comme étant d'importance systémique sont les suivantes : le Système de transfert de paiements de grande valeur (STPGV); le CDSX; le Service canadien de compensation de produits dérivés (CDCS); la CLS Bank; le service SwapClear.

² En mai 2016, le Système automatisé de compensation et de règlement (SACR), exploité par l'Association canadienne des paiements (ACP), a été désigné par la Banque du Canada comme étant susceptible de présenter un risque pour le système de paiement.

³ Les Principes sont des normes internationales s'appliquant aux IMF au chapitre de la gestion des risques, de l'efficience et de la transparence.

these resources are exhausted, the CCP will implement its recovery plan and call on its participants to contribute additional resources, as defined in this plan, and may also contribute additional resources itself.

The likelihood of an FMI failing is remote, and historically, there have been very few failures of an FMI — since 1974 there have been only three such events worldwide. Nevertheless, it is possible that a designated FMI may find itself in a situation when neither its risk-management actions nor recovery plan is adequate to allow it to continue operating without disrupting the financial system. Scenarios that could potentially trigger an FMI failure include multiple participant defaults within a short period, a material loss of confidence in the FMI, a severe operational failure that cannot be resolved through business continuity arrangements, or a failure of the FMI's parent company.

Existing bankruptcy procedures are not designed to protect the stability of the financial system when a systemically important institution fails. They may not prevent a loss of crucial services to the financial system, which could result in the transmission of financial stress to market participants and amplify the adverse effect of the FMI's failure.

International guidance

In 2008, the G20 initiated a comprehensive program of regulatory reforms to address the underlying causes of the financial crisis. Canada's financial system performed well during the 2008 global financial crisis and since that time, Canada has been an active participant in the G20's financial sector reform agenda. This includes the G20 commitment to establish effective resolution regimes for systemically important institutions such as banks, insurance companies and FMIs.

The first suite of major reforms was agreed upon as outlined in the Financial Stability Board (FSB) document titled *Key Attributes of Effective Resolution Regimes for Financial Institutions* (the Key Attributes). On October 15, 2014, the FSB adopted additional guidance, including an annex with sector-specific guidance on how the Key Attributes should be applied for FMIs. The latest supplementary Guidance on CCP Resolution and Resolution Planning was issued on July 5, 2017, by the FSB.

pertes découlant de la défaillance du plus important participant. Une fois ces ressources épuisées, la contrepartie centrale doit mettre en œuvre son plan de redressement et demander à ses participants de fournir d'autres ressources comme le prévoit le plan, sans oublier qu'elle pourrait devoir elle-même fournir de telles ressources.

La probabilité d'une défaillance d'une IMF est infime. À ce jour, très peu de défaillances d'IMF se sont produites : depuis 1974, on recense seulement trois cas dans le monde. Il demeure tout de même possible qu'une IMF désignée finisse par se trouver dans une situation où ni les mesures de gestion des risques qu'elle aura mises en place ni son plan de redressement ne lui permettront de continuer à exercer ses activités sans causer de perturbations au sein du système financier. Parmi les événements qui pourraient entraîner la défaillance d'une IMF, mentionnons la défaillance de plusieurs de ses participants dans un court laps de temps, une sévère perte de confiance dans l'IMF, une défaillance opérationnelle grave qui ne peut pas être surmontée par l'application de mécanismes de continuité des activités, ou la faillite de la société mère de l'IMF.

Les procédures de faillite existantes ne sont pas conçues pour préserver la stabilité du système financier lorsqu'une institution d'importance systémique se trouve en situation de défaillance. Les tensions financières pourraient être transmises aux participants des marchés, et les répercussions de la défaillance de l'IMF se verraient amplifiées.

Lignes directrices internationales

En 2008, le G20 a entamé un programme exhaustif de réformes réglementaires destinées à aborder les causes sous-jacentes de la crise financière. Le système financier du Canada a affiché une bonne performance pendant la crise financière mondiale de 2008. Depuis ce temps, le Canada participe activement au programme de réformes du secteur financier instauré par le G20. Il s'agit entre autres de l'engagement pris par le G20 d'établir des régimes de résolution efficaces pour les institutions d'importance systémique comme les banques, les sociétés d'assurance et les IMF.

La première série de grandes réformes a fait l'objet d'un accord tel qu'il est décrit dans le document du Conseil de stabilité financière (CSF) intitulé *Key Attributes of Effective Resolution Regimes for Financial Institutions* (les principaux attributs). Le 15 octobre 2014, le CSF a adopté des lignes directrices additionnelles, dont une annexe comportant des lignes directrices propres aux secteurs prévoyant la façon dont les principaux attributs devraient être appliqués aux IMF. Les dernières lignes directrices supplémentaires sur la résolution et la planification de la résolution pour les contreparties centrales ont été publiées le 5 juillet 2017 par le CSF.

The FMI resolution framework put forward through amendments to the *Payment Clearing and Settlement Act* (PCSA) takes into account international guidance as appropriate in the Canadian context. Regulations are required to finalize the implementation of the framework for FMI resolution.

Canadian FMI resolution legislative framework

In Budgets 2017 and 2018, the Government of Canada committed to introducing legislative amendments to implement an FMI resolution framework.

The *Budget Implementation Act, 2018, No. 1* amends the PCSA to implement an FMI resolution framework so that the appropriate tool kit is in place to intervene in the unlikely event that a systemically important FMI fails. The *Budget Implementation Act, 2018, No. 1* received royal assent on June 21, 2018. These amendments to the PCSA (PCSA amendments) come into force on a day to be fixed by order of the Governor in Council. It is intended that these amendments would be brought into force concurrently with the *Payment Clearing and Settlement Regulations* (the proposed Regulations).

Objectives

The main policy objectives of the FMI resolution regime are to maintain the critical services of an FMI, to promote financial stability and to minimize the potential exposure of public funds to loss. Although the regime shares common elements with Canada's resolution regime for systemically important Canadian banks, it is tailored with specific features to reflect the unique role, structure and business model of FMIs.

The proposed Regulations provide further details of the FMI resolution regime implemented in the PCSA in the areas of limited clearing members, conflict of interest, resolution plans, cost recovery, compensation, and oversight information.

Full implementation of the FMI resolution regime requires implementation of the proposed Regulations.

Description

The proposed Regulations would be new regulations under the PCSA, which currently does not have regulations. Throughout the proposed Regulations, FMIs are referred to as a "clearing and settlement system" (which refers to a system or arrangement for the clearing and settlement of payment obligations or payment messages) or a "clearing house," which is the entity that operates a

Le cadre de résolution pour les IMF qui est présenté à l'aide de modifications à la *Loi sur la compensation et le règlement des paiements* (LCRP) tient compte des lignes directrices internationales pertinentes au contexte canadien. Un règlement est requis afin de conclure la mise en œuvre du cadre de résolution pour les IMF.

Cadre législatif canadien de résolution pour les IMF

Dans les budgets de 2017 et de 2018, le gouvernement du Canada s'est engagé à présenter des modifications législatives destinées à mettre en œuvre un cadre de résolution pour les IMF.

La *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2018* modifie la LCRP de manière à mettre en œuvre un cadre de résolution pour les IMF de sorte que la trousse d'outils appropriée soit en place pour intervenir dans l'improbable éventualité où une IMF d'importance systémique venait à être en situation de défaillance. La *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2018* a reçu la sanction royale le 21 juin 2018. Ces modifications à la LCRP entrent en vigueur à une date qui doit être fixée par décret de la gouverneure en conseil. Il est prévu que ces modifications entrent en vigueur en même temps que le *Règlement sur la compensation et le règlement des paiements* (le projet de règlement).

Objectifs

Le régime de résolution pour les IMF a pour principaux objectifs stratégiques de maintenir les services essentiels assurés par l'IMF, de promouvoir la stabilité financière et de limiter le risque de pertes financières pour les fonds publics. Bien qu'il y ait des points communs entre le régime canadien de résolution des banques canadiennes d'importance systémique et le régime de résolution des IMF, ce régime est spécifiquement conçu pour refléter le rôle, la structure et le modèle d'affaires uniques des IMF.

Le projet de règlement comporte d'autres détails concernant le régime de résolution pour les IMF mis en œuvre dans la LCRP dans les domaines suivants : les membres compensateurs, les conflits d'intérêts, les plans de résolution, le recouvrement des coûts, l'indemnité, les renseignements relatifs à la surveillance.

La mise en œuvre complète du régime de résolution pour les IMF nécessite la mise en œuvre du projet de règlement.

Description

Le projet de règlement serait un nouveau règlement en vertu de la LCRP, laquelle ne comporte actuellement aucun règlement. Dans tout le projet de règlement, les IMF sont appelées « système de compensation et de règlement » (qui désigne un système ou un arrangement pour la compensation et le règlement d'obligations de paiement ou de messages de paiement) ou « chambre de compensation »,

system (a provider of clearing and settlement services) to align the terminology with that used in the PCSA.

The proposed Regulations begin by defining a number of terms.

Limited clearing member

“Limited clearing members” (LCMs) is among the terms defined in the proposed Regulations. LCMs are participants in certain FMIs that are subject to modified risk controls for default management and recovery. These alternate risk controls are designed so that LCMs do not participate in arrangements that mutualize any losses that arise from the default of another participant. LCMs have a fiduciary obligation to prudently manage the financial assets under their management, including avoiding this type of exposure to loss. The PCSA amendments to subsection 11.11(4) allow for the FMI resolution regime to respect this legal arrangement. The proposed Regulations specify that LCMs are participants in a designated clearing and settlement system that have opted into this alternate risk control arrangement. An LCM is not required to contribute to a default fund and to absorb losses arising from the default of another participant (other than a certain type of reduction in an LCM’s variation margin gains). Furthermore, an LCM is subject to additional margin compared to other non-LCM participants.

Conflict of interest provisions

The PCSA amendments establish an FMI resolution committee under section 11.04. The legislation provides that those on the committee should be subject to conflict of interest rules that are to be prescribed in regulations. The proposed Regulations therefore require that members of the committee not beneficially own, directly or indirectly, any shares of a clearing house or parent companies of a clearing house if the clearing house is the clearing house of a designated system.

Resolution plans

The PCSA amendments (section 11.05) require the Bank to develop and maintain resolution plans in accordance with the proposed Regulations. The proposed Regulations specify the key elements the Bank must include in a resolution plan, such as

- **Risk profile of the system** — The risk profile should describe the FMI in detail, including its design; its corporate governance and organizational structure; its

qui est l’entité qui exploite un système (le fournisseur de services de compensation et de règlement). L’objectif est d’harmoniser la terminologie avec celle employée dans la LCRP.

Le projet de règlement définit tout d’abord un certain nombre d’expressions.

Membre compensateur à responsabilité limitée

L’expression « membre compensateur à responsabilité limitée » (MCRL) fait partie des expressions définies dans le projet de règlement. Les MCRL sont des participants à certaines IMF qui sont assujettis à des contrôles de risque modifiés pour la gestion des défaillances et le redressement. Ces contrôles des risques de rechange sont conçus de sorte que les MCRL ne participent pas à des arrangements qui mutualisent toute perte découlant de la défaillance d’un autre participant. Les MCRL ont l’obligation fiduciaire de gérer prudemment les actifs financiers qu’ils gèrent, y compris en évitant ce type d’exposition aux pertes. Les modifications à la LCRP prévue au paragraphe 11.11(4) permettent au régime de résolution pour les IMF de respecter cet arrangement juridique. Le projet de règlement précise que les MCRL sont des participants à un système de compensation et de règlement désigné qui ont opté pour cet autre arrangement de contrôle des risques. Un MCRL n’est pas tenu de verser des contributions à un fonds de défaillance et d’absorber des pertes découlant de la défaillance d’un autre participant (sauf un certain type de réduction des gains relatifs aux marges de variation d’un MCRL). De plus, un MCRL est assujetti à une marge supplémentaire comparativement aux autres participants qui ne sont pas des MCRL.

Dispositions sur les conflits d’intérêts

Les modifications à la LCRP établissent un comité de résolution pour les IMF en vertu de l’article 11.04. La mesure législative prévoit que les membres du comité soient assujettis à des règles sur les conflits d’intérêts visées par règlement. Le projet de règlement exige donc que les membres du comité ne soient pas propriétaires bénéficiaires, directement ou indirectement, d’actions d’une chambre de compensation ou de sociétés mères d’une chambre de compensation si celui-ci est la chambre de compensation d’un système désigné.

Plans de résolution

Les modifications à la LCRP (article 11.05) exigent que la Banque élabore et tienne à jour des plans de résolution conformément au projet de règlement. Le projet de règlement précise les éléments clés que la Banque doit inclure dans un plan de résolution, comme les suivants :

- **Profil de risque du système** — Le profil de risque devrait décrire l’IMF en détail, y compris sa conception; sa gouvernance de société et sa structure

intercorporate relationships; the critical functions performed by the FMI; third party services provided to the FMI that are critical; its critical operational resources, including staff and infrastructure; and any interoperability arrangements and links with other FMIs.

- **Resolution strategy** — The strategy should contemplate various scenarios, such as the default of a participant or other non-default scenarios that could result in the making of a declaration of non-viability. The strategy should also set out the principal measures that could be taken to resolve an FMI.
- **Assessment of the adequacy of the resources** — The assessment should list all the resources that may be available to implement the resolution strategy.
- **Operational plan** — The plan should set out what actions need to be taken to implement the resolution strategy and identify any potential barriers to the plan's implementation.

The Governor of the Bank will be responsible for approving resolution plans, and a statement of the Governor's approval must also be included in an approved plan. The Governor must review and make any necessary modification to the plans on an annual basis and after a significant change to the FMI occurs.

Cost recovery

The PCSA amendments give the Bank the ability to recover the costs associated with operationalizing the resolution of an FMI. The objective is to have robust cost recovery mechanisms in place so that even if public money is required in the short term, it will always be repaid over the long term, which would minimize the potential exposure of public funds to loss.

The proposed Regulations would provide the Bank with flexibility for cost recovery, while still clarifying in the Regulations which costs they can recover and who may be subject to cost recovery.

The Regulations specify that the Bank may recover costs from clearing houses and participants, specifically

- a clearing house that has been declared non-viable under section 11.06;
- a clearing house of a clearing and settlement system that has been declared non-viable under section 11.06; and
- any party who was a participant in a clearing and settlement system when it was declared non-viable or when

organisationnelle; ses relations intersociétés; les fonctions essentielles exécutées par l'IMF; les services de tiers offerts à l'IMF qui sont essentiels; les ressources opérationnelles essentielles de l'IMF, dont son personnel et son infrastructure; les arrangements d'interopérabilité et les liens avec d'autres IMF.

- **Stratégie de résolution** — La stratégie devrait envisager divers scénarios, comme la défaillance d'un participant ou d'autres scénarios non associés à la défaillance qui pourraient entraîner une déclaration de non-viabilité. La stratégie devrait également établir les principales mesures qui pourraient être prises pour assurer la résolution de l'IMF.
- **Évaluation du caractère adéquat des ressources** — Au cours de l'évaluation, on devrait énumérer toutes les ressources qui peuvent être disponibles afin de mettre en œuvre la stratégie de résolution.
- **Plan opérationnel** — Le plan devrait établir les mesures à prendre pour mettre en œuvre la stratégie de résolution et cerner tout obstacle éventuel à la mise en œuvre du plan.

Le gouverneur de la Banque sera responsable d'approuver les plans de résolution, et une déclaration de l'approbation du gouverneur doit également figurer dans un plan approuvé. Le gouverneur doit examiner les plans et y apporter toute modification nécessaire à chaque année et après un changement considérable à l'IMF.

Recouvrement des coûts

Les modifications à la LCRP confèrent à la Banque la capacité de recouvrer les coûts associés au fait d'opérationnaliser la résolution d'une IMF. L'objectif est de disposer de mécanismes de recouvrement des coûts solides, de sorte que si des fonds publics sont requis à court terme, ceux-ci soient toujours remboursés à long terme, ce qui réduirait au minimum l'exposition éventuelle de fonds publics à des pertes.

Le projet de règlement accorderait à la Banque une certaine marge de manœuvre quant au recouvrement des coûts, tout en précisant dans le libellé les coûts pouvant être recouverts et les personnes pouvant être assujetties à un recouvrement des coûts.

Le Règlement précise que la Banque peut recouvrer les coûts auprès des chambres de compensation et des participants, soit, plus précisément :

- une chambre de compensation qui a été déclarée non viable en vertu de l'article 11.06;
- une chambre de compensation d'un système de compensation et de règlement qui a été déclarée non viable en vertu de l'article 11.06;
- toute partie qui était un participant à un système de compensation et de règlement au moment où celui-ci a

its clearing house was declared non-viable or a participant that subsequently joins the system.

The proposed Regulations further specify that the Bank may generally recover the costs of executing an FMI resolution. In particular, this includes the costs incurred, and the amounts paid, by the Bank in order to

- address financial losses and liquidity shortfalls of the clearing house;
- maintain the pre-funded financial resources at the level provided for in the by-laws, rules or arrangements that govern the FMI;
- operate the FMI;
- meet a participant's financial obligations to the FMI; and
- administer the compensation process.

A special rule for LCMs limits the costs the Bank can recover from LCMs to the costs of operating the FMI; of administering the compensation process; and if the Bank covered the LCM's obligations to the FMI. The proposed Regulations also exclude the amounts of compensation paid under the compensation scheme from being costs of an FMI resolution. Finally, the Bank must first attempt to recover a cost from a participant or clearing house that originally owed that amount.

Compensation

The PCSA amendments include provisions setting out a process for providing creditors, shareholders and participants of FMIs with compensation from the Bank following a resolution process for the FMI. Consistent with international guidance, creditors, participants and shareholders should not be made worse off in resolution than if the FMI had been liquidated under the applicable insolvency laws (partners and owners have been included in case in the future an FMI is owned in this manner).

The proposed Regulations prescribe the persons or entities who could be eligible to access compensation: creditors, shareholders, or participants of the FMI. There are exceptions to this list:

- creditors of a clearing house would not be entitled to compensation if the amounts owing under the liability's terms are subsequently paid off in full (i.e. if they were made whole); and
- creditors are also not entitled to compensation if the debt is owed by the clearing house as a result of it acting

été déclaré non viable ou que sa chambre de compensation a été déclarée non viable, ou encore un participant qui se joint au système ultérieurement.

Le projet de règlement précise par ailleurs que la Banque peut généralement recouvrer les coûts d'exécution d'une résolution pour une IMF. Notamment, cela comprend les coûts engagés, et les montants payés, par la Banque afin :

- de s'attaquer aux pertes et aux insuffisances de fonds de la chambre de compensation;
- de maintenir les ressources financières préfinancées au niveau prévu dans les règlements administratifs, les règles ou les arrangements qui gouvernent l'IMF;
- d'exploiter l'IMF;
- de respecter les obligations financières d'un participant à l'égard de l'IMF;
- d'administrer le processus d'indemnité.

Une règle particulière s'appliquant aux MCRL fait en sorte de restreindre les coûts que la Banque peut recouvrer auprès des MCRL qui se limitent aux coûts de fonctionnement de l'IMF et aux coûts d'administration du processus d'indemnité. Entre aussi en ligne de compte la question de savoir si la Banque a assumé les obligations du MCRL envers l'IMF. Le projet de règlement prévoit également que les montants d'indemnité payés dans le contexte du régime d'indemnité ne peuvent pas devenir des coûts d'une résolution pour une IMF. En dernier lieu, la Banque doit tenter d'abord de recouvrer le coût auprès d'un participant ou d'une chambre de compensation qui devait ce montant à l'origine.

Indemnité

Les modifications à la LCRP comprennent des dispositions établissant un processus pour verser aux créanciers, aux actionnaires et aux participants des IMF une indemnité de la Banque à la suite d'un processus de résolution pour l'IMF. Conformément aux lignes directrices internationales, les créanciers, les participants et les actionnaires ne devraient pas se retrouver dans une pire situation, en cas de résolution, que si l'IMF avait été liquidée en vertu des lois sur l'insolvabilité applicables (les partenaires et les propriétaires ont été inclus au cas où, dans l'avenir, une IMF serait détenue de la sorte).

Le projet de règlement prévoit les personnes ou les entités qui pourraient avoir le droit d'accéder à une indemnité : les créanciers, les actionnaires ou les participants de l'IMF. Il y a des exceptions à cette liste :

- les créanciers d'une chambre de compensation n'auraient pas droit à une indemnité si les montants dus aux termes du passif étaient par la suite remboursés en intégralité (c'est-à-dire, si la position antérieure était rétablie);
- les créanciers n'ont en outre pas droit à une indemnité si la dette est due par une chambre de compensation

as a central counter-party or providing clearing and settlement services (i.e. with regard to a creditor's transactions in the clearing and settlement system).

The right to compensation would be a personal right of those eligible for compensation — it would not be transferable. This is intended to reduce the potential role of speculators in the compensation process, support administrative simplicity of the process, and ensure greater alignment between those entitled to compensation and the shareholders and creditors actually affected by the Bank's resolution actions.

The determination of the amount of the compensation that the Bank is required to make in accordance with the Regulations is proposed to be based on the type of person or entity claiming compensation. The proposed Regulations set out certain assumptions that the Bank must take into account when determining the offer of compensation. For example, in estimating the losses of a participant or the liquidation value of a share, partnership or ownership interest, the Bank would be required to assume that in the counterfactual scenario of the FMI being liquidated, the FMI would not have received any financial assistance or support from the Bank, the Government of Canada or a province in the process.

The compensation to which a creditor is entitled is the total of any amounts that are still owing under the terms and conditions of their contract.

The compensation to which a participant is entitled is the estimated value of the net losses of the participant that result from an order under subsection 11.11(1) of the PCSA allowing the Governor to use certain additional powers outlined in that subsection that go beyond the FMI rules and other arrangements for loss allocation agreed to by participants. In estimating the value of the losses, the Bank must assume the full execution of the FMI rules and other arrangements for loss allocation and that no financial assistance is forthcoming from a federal or provincial government.

For shareholders, partners or owners of the clearing house, the amount of compensation to which they are entitled would be determined by comparing the estimated value of the person's share or partnership or ownership interest in liquidation with its estimated value in resolution. In estimating the liquidation value, the Bank must assume that no declaration of non-viability was made; that the FMI rules and other arrangements for loss allocation have been fully executed; and that no financial assistance is forthcoming from a federal or provincial government.

parce que celle-ci fait office de contrepartie centrale ou qu'elle fournit des services de compensation et de règlement (c'est-à-dire en ce qui concerne les transactions d'un créancier dans le système de compensation et de règlement).

Le droit à une indemnité serait un droit personnel pour les personnes admissibles à une indemnité — il ne serait pas transférable. L'objectif est de réduire le rôle éventuel des spéculateurs au cours du processus d'indemnité, de favoriser la simplicité administrative du processus et de veiller à une plus grande harmonisation entre les personnes admissibles à une indemnité et les actionnaires et les créanciers réellement touchés par les mesures de résolution de la Banque.

Il est proposé que la détermination du montant de l'indemnité que la Banque est tenue de verser conformément au Règlement soit fondée sur le type de personne ou d'entité demandant l'indemnité. Le projet de règlement établit certaines hypothèses que la Banque doit prendre en considération au moment de déterminer l'offre d'indemnisation. Par exemple, au moment d'estimer les pertes d'un participant ou la valeur de liquidation d'une action, d'une société de personnes ou d'une participation, la Banque devrait partir du principe que dans le scénario contre-factuel de la liquidation de l'IMF, celle-ci n'aurait pas reçu d'aide financière ou de soutien de la Banque, du gouvernement du Canada ou d'une province pendant le processus.

L'indemnité à laquelle un créancier a droit représente le total de tous les montants qui sont toujours dus aux termes de son contrat.

L'indemnité à laquelle un participant a droit est la valeur estimée des pertes nettes que le participant pourrait subir en raison d'une directive en vertu du paragraphe 11.11(1) de la LCRP, permettant au gouverneur d'exercer d'autres pouvoirs décrits dans ce paragraphe qui vont au-delà des règles de l'IMF et d'autres arrangements pour la répartition des pertes convenus par les participants. Au moment d'estimer la valeur des pertes, la Banque doit partir du principe que les règles sur les IMF sont entièrement exécutées, ainsi que tout autre arrangement concernant l'attribution des pertes, et qu'aucune aide financière n'est attendue d'un gouvernement fédéral ou provincial.

Dans le cas des actionnaires, des partenaires ou des propriétaires de la chambre de compensation, le montant de l'indemnité à laquelle ils ont droit serait déterminé en comparant la valeur estimée de l'action ou de la participation de la personne au moment de la liquidation avec sa valeur estimée au moment de la résolution. Lorsqu'elle estime la valeur de liquidation, la Banque doit partir du principe qu'aucune déclaration de non-viabilité n'a été faite; que les règles sur les IMF et les autres arrangements pour l'attribution des pertes ont été pleinement exécutés; et qu'aucune aide financière n'est attendue d'un gouvernement fédéral ou provincial.

The Bank would provide a notice to prescribed persons or entities with an offer of compensation within a reasonable period of time following the completion of the resolution process. No fixed time limit is proposed given the significant expected differences in time required by the Bank to prepare offers in different circumstances (e.g. depending on the size and complexity of the FMI, the resolution strategy or tool applied to the FMI, and the number of prescribed persons or entities involved). Prescribed persons or entities would have 45 days to notify the Bank of their acceptance of, or objection to, the offer once received. Failure to notify the Bank would be deemed as an acceptance of the offer.

It is proposed that an assessor⁴ be appointed if any prescribed person or entity rejects the Bank's offer of compensation. The assessor is required to determine the amount of compensation owed in accordance with the Regulations, just as the Bank is when making its determination of compensation. Pursuant to the PCSA, the assessor's own determination of compensation owed would be final and binding.

The Bank would be required to pay prescribed persons or entities their entitled compensation within 90 days of the expiry of the Bank's offer of compensation (if the offer was accepted) or the final determination of the assessor, as the case may be.

Oversight information

The PCSA amendments require that a clearing house not disclose certain types of information defined as oversight information. The PCSA amendments provide that "oversight information" must be defined in regulations.

The proposed Regulations define oversight information as

- any directive made in respect of the FMI under section 6 of the PCSA;⁵
- any report prepared by or at the request of the Bank or any recommendation made by the Bank as a result of an audit, inspection or other oversight review of an FMI, including any related correspondence to or from the directors or officers of the FMI;
- any resolution plan for an FMI; and
- any document prepared for the purpose of advising the Governor of the Bank on whether to make a declaration of non-viability.

⁴ Section 11.28 of the PCSA requires that the assessor be a Superior Court judge.

⁵ Generally, under section 6 of the PCSA, the Governor of the Bank may issue a directive to an FMI requiring the FMI to take measures to control risk.

La Banque aviserait les personnes et les entités visées par règlement de l'offre d'indemnité dans un délai raisonnable suivant l'achèvement du processus de résolution. Aucun délai fixe n'est proposé vu les différences considérables prévues quant au temps dont la Banque a besoin pour préparer les offres dans des circonstances différentes (par exemple selon la taille et la complexité de l'IMF, la stratégie de résolution ou l'outil appliqué à l'IMF, ainsi que le nombre de personnes ou d'entités visées par règlement). Les personnes et les entités visées par le Règlement disposeraient de 45 jours pour aviser la Banque de leur acceptation de l'offre ou de leur opposition à celle-ci, une fois l'offre reçue. L'omission d'aviser la Banque serait réputée constituer une acceptation de l'offre.

Il est proposé qu'un évaluateur⁴ soit nommé si une personne ou une entité visée par le Règlement rejette l'offre d'indemnité faite par la Banque. L'évaluateur est tenu de déterminer le montant de l'indemnité qui est dû conformément au Règlement, tout comme l'est la Banque au moment de déterminer l'indemnité. Conformément à la LCRP, la propre détermination, par l'évaluateur, de l'indemnité due serait finale et contraignante.

La Banque serait tenue de payer aux personnes et aux entités visées par le Règlement l'indemnité à laquelle elles auraient droit dans les 90 jours suivant l'expiration de l'offre d'indemnité de la Banque (si l'offre était acceptée) ou de la détermination finale de l'évaluation, selon le cas.

Renseignements relatifs à la surveillance

Les modifications à la LCRP exigent que les chambres de compensation ne divulguent pas certains types de renseignements définis comme des renseignements relatifs à la surveillance. Les modifications à la LCRP prévoient que les « renseignements relatifs à la surveillance » doivent être définis par règlement.

Le projet de règlement définit ainsi les renseignements relatifs à la surveillance :

- toute directive établie à l'égard de l'IMF en vertu de l'article 6 de la LCRP⁵;
- tout rapport préparé par la Banque ou à la demande de la Banque, ou toute recommandation faite par la Banque à la suite d'une vérification, d'une inspection ou d'un autre examen de surveillance d'une IMF, y compris toute correspondance connexe qui est destinée aux administrateurs ou aux dirigeants de l'IMF ou qui provient d'eux;
- tout plan de résolution pour une IMF;

⁴ L'article 11.28 de la LCRP exige que l'évaluateur soit un juge d'une cour supérieure.

⁵ En règle générale, en vertu de l'article 6 de la LCRP, le gouverneur de la Banque peut, au moyen de directives, ordonner à une IMF de prendre des mesures afin de contrôler le risque.

There are two exceptions to the disclosure prohibition. The first exception authorizes an FMI to disclose oversight information to certain “insiders” such as employees, auditors and legal advisors on the condition that they continue to treat the information as confidential.

The second exception authorizes FMIs to disclose oversight information to certain government authorities or regulatory bodies.

“One-for-One” Rule

The “One-for-One” Rule does not apply to this proposal, as the Regulations do not impose any new administrative burden that businesses, such as financial institutions, would not otherwise already face as part of their usual business practices.

Small business lens

The small business lens does not apply to this proposal, as designated FMIs are large organizations (they are not small businesses).

Consultation

The Department of Finance Canada and the Bank consulted stakeholders in November 2016 about legislative amendments to the PCSA to implement an FMI resolution regime and enhance the oversight powers of the Bank (i.e. the proposed resolution authority). Key issues identified by stakeholders were funding models, transparency of the resolution authority’s power and tools, and stakeholder participation in the resolution planning process. Input from the consultations in fall 2016 was taken into account when designing the legal framework for the Canadian FMI resolution regime.

The Department of Finance Canada and the Bank also held targeted consultations with stakeholders throughout the FMI industry in September 2018 on the policy scope of the proposed Regulations for the FMI resolution regime. Key issues identified by stakeholders were the need for transparency surrounding cost recovery and the compensation process (e.g. suggestions were made to improve the compensation calculation to make it clearer and more in line with industry terminology); the need for stakeholder engagement in developing resolution plans; the process of defining critical services provided to an FMI; the

- tout document préparé dans le but de conseiller le gouverneur de la Banque quant à savoir s’il faut faire une déclaration de non-viabilité.

Il y a deux exceptions à l’interdiction de divulgation. La première exception autorise une IMF à divulguer des renseignements relatifs à la surveillance à certains « initiés », comme des employés, des vérificateurs et des conseillers juridiques, à condition que ces personnes continuent de traiter les renseignements comme étant confidentiels.

La seconde exception autorise les IMF à divulguer des renseignements relatifs à la surveillance à certaines autorités gouvernementales ou à certains organismes de réglementation.

Règle du « un pour un »

La règle du « un pour un » ne s’applique pas à cette proposition, puisque le Règlement n’impose pas de nouveau fardeau administratif auquel les entreprises, comme les institutions financières, ne seraient pas déjà exposées dans le cadre de leurs pratiques opérationnelles habituelles.

Lentille des petites entreprises

La lentille des petites entreprises ne s’applique pas à cette proposition, puisque les IMF désignées sont de grandes organisations (elles ne sont pas de petites entreprises).

Consultation

En novembre 2016, le ministère des Finances Canada et la Banque ont consulté les intervenants à propos de modifications législatives de la LCRP en vue de mettre en œuvre un régime de résolution pour les IMF et de renforcer les pouvoirs de surveillance de la Banque (c’est-à-dire le pouvoir de résolution proposé). Les principales questions relevées par les intervenants étaient les modèles de financement, la transparence du pouvoir et des outils de l’autorité de résolution, ainsi que la participation des intervenants au processus de planification de la résolution. Les commentaires tirés des consultations de l’automne 2016 ont été pris en compte au moment de concevoir le cadre juridique s’appliquant au régime canadien de résolution pour les IMF.

Le ministère des Finances Canada et la Banque ont également mené des consultations ciblées auprès d’intervenants de toute l’industrie des IMF en septembre 2018 à propos de la portée stratégique du projet de règlement visant le régime de résolution pour les IMF. Les principales questions relevées par les intervenants étaient la nécessité d’une transparence pendant le processus de recouvrement des coûts et d’indemnité (par exemple des suggestions ont été faites pour améliorer le calcul de la rémunération afin de le rendre plus clair et plus conforme à la terminologie de l’industrie); la nécessité de faire

definition of LCM; and responsibility for losses in a resolution triggered for reasons not related to a participant default. Stakeholders were generally supportive of the FMI resolution regime and the proposed Regulations, and their comments were incorporated where possible into the design of the regulatory proposal.

Rationale

The Government announced in Budgets 2017 and 2018 that it would introduce legislative amendments to implement an FMI resolution framework, and a legislative framework for the regime was put in place via the PCSA amendments. Adoption of the proposed Regulations is necessary for the full implementation of the regime.

Implementation of the FMI resolution regime would also be consistent with international standards and best practices. Specifically, an FMI resolution regime is an important component of the Key Attributes, which was endorsed by G20 leaders in November 2011 as part of the G20's broader financial sector reform agenda.

The proposed Regulations support the objectives of the FMI resolution regime, which are to maintain the critical services of an FMI, to promote financial stability, and to minimize the potential exposure of public funds to loss through credible cost recovery and compensation mechanisms.

Enhanced financial stability

The FMI resolution regime benefits the economy in the unlikely event of the failure of a designated FMI by maintaining financial stability and allowing the FMI to continue to provide critical services. This would minimize disruptions for participants and the public in the event of a crisis.

As the resolution authority, the Bank will have the necessary power and authority to plan for and address an FMI that has been placed into resolution in advance. The FMI resolution regime also ensures that the appropriate tool kit is in place to intervene in the unlikely event that a systemically important FMI fails.

participer les intervenants à l'élaboration des plans de résolution; le processus de définition des services essentiels fournis à une IMF; la définition d'un MCRL; la responsabilité à l'égard des pertes au cours d'une résolution déclenchée pour des raisons non liées à la défaillance d'un participant. Les intervenants étaient généralement favorables au régime de résolution pour les IMF et au projet de règlement, et leurs commentaires ont été intégrés, dans la mesure du possible, à la conception du projet de règlement.

Justification

Le gouvernement a annoncé dans les budgets de 2017 et de 2018 qu'il présenterait des modifications législatives destinées à mettre en œuvre un cadre de résolution pour les IMF. Un cadre législatif pour le régime a été mis en place à l'aide de modifications à la LCRP. L'adoption du projet de règlement est nécessaire afin de mettre complètement en œuvre le régime.

La mise en œuvre du régime de résolution pour les IMF serait par ailleurs conforme aux normes et aux pratiques exemplaires internationales. Plus précisément, un régime de résolution pour les IMF constitue une composante importante des principaux attributs. Ceux-ci ont été adoptés par les dirigeants du G20 en novembre 2011 dans le programme général de réformes du secteur financier, instauré par le G20.

Le projet de règlement soutient les objectifs du régime de résolution pour les IMF, qui sont de maintenir les services essentiels assurés par l'IMF, de promouvoir la stabilité financière et de limiter le risque de pertes financières pour les fonds publics, et ce, à l'aide de mécanismes de recouvrement des coûts et d'indemnité crédibles.

Stabilité financière accrue

Le régime de résolution pour les IMF serait bénéfique pour l'économie dans l'improbable éventualité de la défaillance d'une IMF désignée. En effet, il permettrait de maintenir la stabilité financière et l'IMF pourrait continuer de fournir les services essentiels. Ainsi, les perturbations pour les participants et le public seraient réduites au minimum en cas de crise.

En tant qu'autorité de résolution, la Banque aura le pouvoir et l'autorisation nécessaires pour planifier la résolution des IMF et aborder celles qui sont mises en état de défaillance. En outre, le régime de résolution pour les IMF fait en sorte que la trousse d'outils appropriée soit en place pour intervenir dans l'improbable éventualité où une IMF d'importance systémique venait à être en situation de défaillance.

Reduction in Government exposure

The introduction of the FMI resolution regime provides a significant benefit to the Government (and, by extension, to public funds) because in the event that an FMI were to become non-viable without a specialized resolution regime, there would be two alternatives: it would either be wound down through existing corporate bankruptcy procedures or rescued through a public bailout.

Existing bankruptcy procedures are not designed to protect the stability of the financial system when a systemically important institution fails. They would likely not prevent a loss of crucial services to the financial system, which would result in the transmission of financial stress to market participants and amplify the adverse effect of the FMI's failure on the financial system and the economy.

Consequently, there may be an expectation that government intervention in the form of a public guarantee or bailout using public dollars would be forthcoming to prevent severe financial system disruptions. The absence of a resolution regime could therefore reduce the incentives for FMIs and their participants to appropriately manage their risks, which could potentially create significant cost to taxpayers.

Also, given that shareholders, participants, and creditors would be responsible for the FMI's risks and not the Government, risks would be borne by those who have agreed to take them, and not the public at large.

Costs

The proposed Regulations are expected to result in costs for the Bank of Canada stemming from the exercise of its resolution function (e.g. drawing up resolution plans, preparation/practice in case of an FMI resolution). The Bank of Canada will absorb any costs within its existing resources; no incremental funding is expected to be required.

There are no anticipated compliance costs or administrative costs for businesses. A resolution of an FMI is a low-probability event that will be administered by the Bank as resolution authority.

Implementation, enforcement and service standards

The Bank of Canada intends to issue guidance soon after the proposed Regulations take effect to provide further details and assist stakeholders with implementation of the Regulations.

Réduction de l'exposition pour le gouvernement

L'introduction du régime de résolution pour les IMF procure un avantage important au gouvernement (et, par extension, aux fonds publics). En effet, si une IMF était en passe de ne plus être viable alors qu'aucun régime de résolution spécifique n'était en place, il y aurait deux options : la dissolution de l'IMF dans le cadre des procédures de faillite existantes ou son renflouement par l'État.

Les procédures de faillite existantes ne sont pas conçues pour préserver la stabilité du système financier lorsqu'une institution d'importance systémique se trouve en situation de défaillance, il est peu probable qu'elles arrivent à empêcher la perte de services essentiels. Résultat, les tensions financières pourraient être transmises aux participants des marchés, et les répercussions de la défaillance de l'IMF sur le système financier et sur l'économie se verraient amplifiées.

Par conséquent, il est possible qu'une intervention du gouvernement soit attendue, sous la forme d'une garantie publique ou d'un sauvetage financé par les fonds publics, en vue de prévenir de graves perturbations dans le système financier. En l'absence d'un régime de résolution, les IMF et leurs participants auraient donc moins de motivations à gérer leurs risques de façon adéquate, ce qui pourrait entraîner des coûts importants pour les contribuables.

De plus, étant donné que les actionnaires, les participants et les créanciers seraient responsables des risques des IMF, et non le gouvernement, les risques seraient assumés par ceux qui l'auraient accepté, et non par le public en général.

Coûts

Le projet de règlement devrait entraîner des coûts pour la Banque du Canada découlant de l'exercice de sa fonction d'autorité de résolution (par exemple l'élaboration de plans de résolution, la préparation/la pratique en cas de résolution du IMF). La Banque du Canada absorbera tous les coûts dans les limites de ses ressources existantes. Aucun financement supplémentaire ne devrait être requis.

Il n'y a pas de coût de conformité ou de coût administratif de prévu pour les entreprises. La résolution d'une IMF est un événement peu probable qui sera administré par la Banque à titre d'autorité de résolution.

Mise en œuvre, application et normes de service

La Banque du Canada a l'intention de publier des directives peu après l'entrée en vigueur du projet de règlement afin de fournir plus de détails et d'aider les intervenants à l'appliquer.

Contact

Yuki Bourdeau
Senior Advisor
Financial Stability
Capital Markets Division
Financial Sector Policy Branch
Department of Finance
90 Elgin Street
Ottawa, Ontario
K1A 0G5
Email: [financialmarketinfrastructures-
infrastructuresdesmarchesfinanciers@canada.ca](mailto:financialmarketinfrastructures-infrastructuresdesmarchesfinanciers@canada.ca)

Personne-ressource

Yuki Bourdeau
Conseillère principale
Stabilité financière
Division des marchés des capitaux
Direction de la politique du secteur financier
Ministère des Finances
90, rue Elgin
Ottawa (Ontario)
K1A 0G5
Courriel : [financialmarketinfrastructures-
infrastructuresdesmarchesfinanciers@canada.ca](mailto:financialmarketinfrastructures-infrastructuresdesmarchesfinanciers@canada.ca)

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given that the Governor in Council, pursuant to section 24^a of the *Payment Clearing and Settlement Act*^b, proposes to make the annexed *Payment Clearing and Settlement Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to Yuki Bourdeau, Senior Advisor, Financial Stability, Capital Markets Division, Financial Sector Policy Branch, Department of Finance, 90 Elgin Street, Ottawa, Ontario K1A 0G5 (email: [financialmarketinfrastructures-
infrastructuresdesmarchesfinanciers@canada.ca](mailto:financialmarketinfrastructures-infrastructuresdesmarchesfinanciers@canada.ca)).

Ottawa, February 28, 2019

Jurica Čapkun
Assistant Clerk of the Privy Council

Payment Clearing and Settlement Regulations**Definitions**

1 (1) In these Regulations,

Act means the *Payment Clearing and Settlement Act*. (*Loi*)

affiliate means an affiliated person or entity within the meaning of subsection (2). (*groupe*)

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 24^a de la *Loi sur la compensation et le règlement des paiements*^b, se propose de prendre le *Règlement sur la compensation et le règlement des paiements*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à Yuki Bourdeau, Conseillère principale, Stabilité financière, Division des marchés des capitaux, Direction de la politique du secteur financier, ministère des Finances, 90, rue Elgin, Ottawa (Ontario) K1A 0G5 (courriel : [financialmarketinfrastructures-
infrastructuresdesmarchesfinanciers@canada.ca](mailto:financialmarketinfrastructures-infrastructuresdesmarchesfinanciers@canada.ca)).

Ottawa, le 28 février 2019

Le greffier adjoint du Conseil privé
Jurica Čapkun

Règlement sur la compensation et le règlement des paiements**Définitions**

1 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

groupe L'ensemble des personnes ou entités visées au paragraphe (2). (*affiliate*)

Loi S'entend de la *Loi sur la compensation et le règlement des paiements*. (*Act*)

^a S.C. 2018, c. 12, s. 243

^b S.C. 1996, c. 6, Sch.

^a L.C. 2018, ch. 12, art. 243

^b L.C. 1996, ch. 6, ann.

Affiliated persons or entities

(2) For the purpose of these Regulations,

- a)** one person or entity is affiliated with another person or entity if one of them is the subsidiary of the other or both are subsidiaries of the same person or entity or each of them is controlled by the same person or entity; and
- b)** if two persons or entities are affiliated with the same person or entity at the same time, they are deemed to be affiliated with each other.

Control

(3) For the purpose of these Regulations,

- a)** a person or entity controls a corporation if shares of the corporation to which are attached more than fifty per cent of the votes that may be cast to elect directors of the corporation are held, directly or indirectly, by the person or entity and the votes attached to those shares are sufficient, if exercised, to elect a majority of the directors of the corporation;
- (b)** a person or entity controls a trust, fund or partnership (other than a limited partnership) or an unincorporated association or organization, if more than fifty per cent of the ownership interests, however designated, into which the trust, fund, partnership, association or organization is divided are held, directly or indirectly, by the person or entity and the person or entity is able to direct the business and affairs of the trust, fund, partnership, association or organization; and
- (c)** the general partner of a limited partnership controls the limited partnership.

Subsidiary

(4) A person or entity is a subsidiary of another person or entity if

- (a)** it is controlled by
 - (i)** that other person or entity,
 - (ii)** that other person or entity and one or more persons or entities each of which is controlled by that other person or entity, or
 - (iii)** two or more persons or entities each of which is controlled by that other person or entity; or
- (b)** it is a subsidiary of a person or entity that is a subsidiary of that other person or entity.

Limited clearing member

(5) For the purposes of subsection 11.11(4) of the Act, a *limited clearing member* is a participant in a clearing

Groupement

(2) Pour l'application du présent règlement :

- a)** appartiennent au même groupe deux personnes ou entités dont l'une est filiale de l'autre ou qui sont sous le contrôle de la même personne ou entité;
- b)** sont réputées appartenir au même groupe deux personnes ou entités dont chacune appartient au groupe d'une même personne ou entité.

Contrôle

(3) Pour l'application du présent règlement, a le contrôle d'une personne ou d'une entité :

- a)** dans le cas d'une personne morale, la personne ou l'entité qui détient, même indirectement, des actions de celle-ci lui conférant plus de cinquante pour cent des droits de vote dont l'exercice lui permet d'élire la majorité des administrateurs de la personne morale;
- b)** dans le cas d'une fiducie, d'un fonds, d'une société de personnes, à l'exception d'une société en commandite, d'une organisation ou association non dotée de la personnalité morale, la personne ou l'entité qui en détient, même indirectement, plus de cinquante pour cent des titres de participation — quelle qu'en soit la désignation — et qui a la capacité d'en diriger tant l'activité commerciale que les affaires internes;
- c)** dans le cas d'une société en commandite, le commandité.

Filiales

(4) Une personne ou une entité est la filiale d'une autre personne ou entité si, selon le cas :

- a)** elle est contrôlée :
 - (i)** soit par l'autre personne ou entité,
 - (ii)** soit par l'autre personne ou entité et une ou plusieurs personnes ou entités elles-mêmes contrôlées par cette autre personne ou entité,
 - (iii)** soit par des personnes ou entités elles-mêmes contrôlées par l'autre personne ou entité;
- b)** elle est la filiale d'une filiale de l'autre personne ou entité.

Membre compensateur à responsabilité limitée

(5) Pour l'application du paragraphe 11.11(4) de la Loi, constitue un *membre compensateur à responsabilité*

and settlement system designated under subsection 4(1) of the Act who, under the rules of the system,

- (a)** is not required to contribute to a default fund;
- (b)** is not required to absorb any losses arising from the default of another participant in the system other than a reduction in the amount of variation margin gain that is returnable to the participant in the case where the gain results from a transaction that was entered into by the participant and the defaulting participant and subsequently submitted for clearing to the clearing house of the system; and
- (c)** is subject to additional initial margin.

Ownership interest

(6) In these Regulations, a reference to an ownership interest in a clearing house does not include shares of the clearing house.

Conflict of interest

2 For the purposes of subsection 11.04(6) of the Act, no member of the committee shall beneficially own, directly or indirectly, shares of a clearing house of a clearing and settlement system designated under subsection 4(1) of the Act or of an entity that controls such a clearing house.

Contents of resolution plan

3 A resolution plan for a clearing and settlement system referred to in section 11.05 of the Act must include

- (a)** a risk profile of the system that describes
 - (i)** the design of the system,
 - (ii)** the corporate governance or organizational structure of its clearing house,
 - (iii)** by way of a diagram or otherwise, the inter-relationships between the clearing house of the system and each of its affiliates, including with respect to each affiliate
 - (A)** its name and the law by or under which it was incorporated, continued or formed, and
 - (B)** the percentage of votes attaching to all voting shares of the affiliate that are held, directly or indirectly, by another affiliate,
 - (iv)** the critical clearing and settlement functions performed by the system or its clearing house,

limitée l'établissement participant à un système de compensation et de règlement désigné aux termes du paragraphe 4(1) de cette loi qui, aux termes des règles du système, à la fois :

- a)** n'est pas tenu de contribuer à un fonds de défaillance;
- b)** n'est pas tenu d'absorber les pertes découlant du défaut d'un autre établissement participant au système, sauf pour les réductions des montants de gains relatifs aux marges de variation qui lui sont remboursables, si les gains résultent des opérations qu'il a conclues avec l'établissement participant en défaut, lesquelles opérations ayant été, par la suite, soumises pour compensation auprès de la chambre de compensation du système;
- c)** est assujéti à une marge initiale additionnelle.

Titres de participation

(6) Dans le présent règlement, la mention de titres de participation dans une chambre de compensation ne vise pas les actions de la chambre.

Conflits d'intérêts

2 Pour l'application du paragraphe 11.04(6) de la Loi, aucun membre du comité ne peut avoir d'intérêt direct ou indirect, à titre d'actionnaires, dans la chambre de compensation d'un système de compensation et de règlement désigné aux termes du paragraphe 4(1) de cette loi, ni dans une entité qui a le contrôle de cette chambre.

Contenu du plan de résolution

3 Le plan de résolution visé à l'article 11.05 de la Loi établit, à l'égard du système de compensation et de règlement auquel il se rapporte, les éléments suivants :

- a)** le profil de risque du système qui indique, à la fois :
 - (i)** la conception du système,
 - (ii)** la structure organisationnelle ou la gouvernance d'entreprise de sa chambre de compensation,
 - (iii)** au moyen d'un graphique ou autrement, les liens intersociétés entre la chambre et les membres de son groupe, y compris, à l'égard de chaque membre du groupe :
 - (A)** le nom de celui-ci et la loi sous le régime de laquelle il est constitué, formé ou prorogé,
 - (B)** le pourcentage des droits de vote rattachés à l'ensemble des actions comportant droit de vote du membre qu'un autre membre du groupe détient, même indirectement,

(v) the critical services referred to in paragraph 11.07(1)(f) of the Act that are provided to its clearing house by a service provider,

(vi) critical operational resources including staff and information technology, and

(vii) any contractual or operational arrangements between the system or its clearing house with other clearing houses or systems;

(b) a resolution strategy that sets out the principal measures that could be taken in the event of a declaration of non-viability;

(c) an assessment of the resources that may be necessary to implement the resolution strategy including the financial resources and loss allocation tools specified in the rules, by-laws or related arrangements of the system or clearing house;

(d) an operational plan that sets out

(i) how the resolution strategy could be implemented, and

(ii) any potential barriers to resolution; and

(e) a statement that the plan has been approved by the Governor of the Bank.

Review and modifications

4 The Governor of the Bank must review and make any necessary modifications to the resolution plan

(a) at least once during each 12 month period following the making or modification of the plan; and

(b) without delay after any change referred to in any of paragraphs 9(2)(a) to (c) of the Act is made.

Persons from whom costs may be recovered

5 (1) For the purposes of section 11.18 of the Act, the Bank may recover the costs of a resolution from

(a) a clearing house that has been declared non-viable under section 11.06;

(b) a clearing house of a clearing and settlement system that has been declared non-viable under section 11.06; and

(c) any person or entity who was a participant in a clearing and settlement system on the day on which a

(iv) les fonctions essentielles de compensation et de règlement exercées par le système ou par sa chambre,

(v) les services essentiels visés à l'alinéa 11.07(1)f) de la Loi que la chambre du système reçoit d'un fournisseur,

(vi) les ressources opérationnelles principales du système ou de sa chambre, notamment le personnel et les technologies de l'information,

(vii) les arrangements contractuels ou opérationnels entre le système ou sa chambre de compensation et d'autres systèmes ou chambres de compensation;

b) la stratégie de résolution qui prévoit les mesures principales qui pourraient être prises dans le cas où une déclaration de non-viabilité serait faite;

c) l'évaluation des ressources qui peuvent être nécessaires à la mise en œuvre de la stratégie de résolution, notamment les ressources financières et les outils qui servent à la répartition des pertes et qui sont prévus dans les règles, les règlements ou les arrangements connexes du système ou de la chambre de compensation;

d) le plan opérationnel qui indique :

(i) les modalités de mise en œuvre de la stratégie de résolution,

(ii) les éventuels obstacles à la résolution;

e) une déclaration énonçant que le plan de résolution a été approuvé par le gouverneur de la banque.

Examen et approbation des plans

4 Le gouverneur de la banque examine chaque plan de résolution et, s'il y a lieu, le modifie, à la fois :

a) au moins une fois au cours de la période de douze mois suivant l'élaboration ou la modification du plan;

b) sans délai, à la suite de tout changement visé aux alinéas 9(2)a) à c) de la Loi.

Recouvrement des coûts de résolution

5 (1) Pour l'application de l'article 11.18 de la Loi, la banque peut recouvrer les coûts de résolution auprès des personnes et entités suivantes :

a) la chambre de compensation à l'égard de laquelle une déclaration de non-viabilité a été faite au titre de l'article 11.06 de cette loi;

b) la chambre de compensation d'un système de compensation et de règlement à l'égard duquel une déclaration de non-viabilité a été faite au titre de l'article 11.06 de cette loi;

declaration of non-viability was made in respect of the system or its clearing house or on any subsequent day.

Costs

(2) The costs of a resolution of a clearing and settlement system or clearing house are the costs incurred, and the amounts paid, by the Bank in order to

- (a)** address financial losses, or shortfalls in liquidity or capital adequacy, of the clearing house;
- (b)** maintain the pre-funded financial resources at the level provided for in the by-laws, rules or arrangements that govern the clearing and settlement system or clearing house;
- (c)** operate the clearing and settlement system or clearing house;
- (d)** meet a participant's financial obligations to the clearing house;
- (e)** administer the compensation process referred to in sections 6 to 18; and
- (f)** generally execute the resolution.

Limited clearing member

(3) The costs of a resolution that the Bank may recover from a limited clearing member are limited to the costs incurred, and the amounts paid, by the Bank in order to

- (a)** operate the clearing and settlement system or clearing house;
- (b)** administer the compensation process referred to in sections 6 to 18; and
- (c)** meet the member's financial obligations to the clearing house.

Amounts not included

(4) The amounts paid referred to in sections 13 and 18 are not included in subsections (2) and (3).

Recovery of certain costs: participant

(5) If the Bank incurs a cost or pays an amount in order to meet a participant's financial obligations to a clearing house, it must attempt to recover this cost or amount from

c) toute personne ou entité qui, à la date où la déclaration de non-viabilité a été faite à l'égard d'un système de compensation et de règlement ou à l'égard de sa chambre, était un établissement participant à ce système ou qui le devient après cette date.

Coûts de résolution

(2) Constituent des coûts de résolution d'un système de compensation et de règlement ou d'une chambre de compensation les sommes versées et les coûts engagés par la banque pour :

- a)** le règlement des pertes financières ou des insuffisances de liquidités ou de capitaux de la chambre de compensation;
- b)** le maintien des ressources financières constituées au préalable au niveau prévu par les règlements administratifs, les règles ou les arrangements régissant le système de compensation et de règlement ou la chambre;
- c)** l'exploitation du système de compensation et de règlement ou de la chambre;
- d)** l'exécution des obligations financières d'un établissement participant envers la chambre;
- e)** la gestion du processus d'indemnisation visé aux articles 6 à 18;
- f)** de manière générale, la mise en œuvre de la résolution.

Membres compensateurs à responsabilité limitée

(3) Seuls les sommes versées et les coûts engagés aux fins ci-après constituent des coûts de résolution que la banque peut recouvrer auprès d'un membre compensateur à responsabilité limitée :

- a)** l'exploitation du système de compensation et de règlement ou de la chambre de compensation;
- b)** la gestion du processus d'indemnisation visé aux articles 6 à 18;
- c)** l'exécution des obligations financières du membre envers la chambre de compensation.

Sommes exclues

(4) Les sommes versées aux termes des articles 13 et 18 ne sont pas visées par les paragraphes (2) et (3).

Recouvrement de certains coûts — établissement participant

(5) Si la banque verse des sommes ou engage des coûts aux fins d'exécution des obligations financières d'un établissement participant envers la chambre de compensation,

the participant before attempting to recover it from a clearing house or other participant.

Recovery of certain costs: clearing house

(6) If the Bank incurs a cost or pays an amount referred to in any of paragraphs (2)(a) to (c) and (f) in order to meet the obligations of a clearing house, it must attempt to recover this cost or amount from the clearing house before attempting to recover it from a participant.

Prescribed persons and entities

6 (1) The following persons or entities are prescribed for the purposes of subsection 11.26(1) of the Act:

(a) any person or entity who was a creditor of a clearing house immediately before a declaration of non-viability was made in respect of the clearing house or its clearing and settlement system;

(b) any participant who is subject to an order under subsection 11.11(1) of the Act and was a participant in a clearing and settlement system immediately before a declaration of non-viability was made in respect of the system or its clearing house;

(c) any shareholder of a clearing house that is subject to an order made under paragraph 11.09(1)(b) who was a shareholder of the clearing house immediately before a declaration of non-viability was made in respect of the clearing house or its clearing and settlement system; and

(d) any holder of an ownership interest in a clearing house that is subject to an order made under paragraph 11.09(1)(b) who was a holder of an ownership interest in the clearing house immediately before a declaration of non-viability was made in respect of the clearing house or its clearing and settlement system.

Exclusion — creditors

(2) Despite paragraph (1)(a), the following persons or entities are not prescribed:

(a) a person or entity who continues to receive, during the period after the declaration of non-viability and before the day specified in the notice referred to in section 11.24 of the Act, payment in respect of the debt in accordance with the terms of their contract; or

elle doit d'abord tenter de les recouvrer auprès de cet établissement avant de tenter de le faire auprès de la chambre de compensation ou des autres établissements participants.

Recouvrement de certains coûts — chambre de compensation

(6) Si la banque verse des sommes ou engage des coûts aux fins visées à l'un ou l'autre des alinéas (2)a) à c) et f) en vue d'exécuter les obligations de la chambre de compensation, elle doit d'abord tenter de les recouvrer auprès de cette chambre avant de tenter de le faire auprès des établissements participant.

Personnes et entités visées

6 (1) Pour l'application du paragraphe 11.26(1) de la Loi, est une personne ou entité visée :

a) la personne ou l'entité qui, au moment où la déclaration de non-viabilité a été faite à l'égard d'une chambre de compensation ou de son système de compensation et de règlement, était créancier de la chambre;

b) la personne ou l'entité visée par un arrêté pris aux termes du paragraphe 11.11(1) de la Loi qui, au moment où la déclaration de non-viabilité a été faite à l'égard d'un système de compensation et de règlement ou à l'égard de la chambre de celui-ci, était un établissement participant du système.

c) la personne ou l'entité qui, au moment où la déclaration de non-viabilité a été faite à l'égard d'une chambre de compensation visée par un arrêté pris aux termes de l'alinéa 11.09(1)b) de la Loi ou à l'égard du système de cette chambre, détenait des actions de celle-ci.

d) la personne ou l'entité qui, au moment où la déclaration de non-viabilité a été faite à l'égard d'une chambre de compensation visée par un arrêté pris aux termes de l'alinéa 11.09(1)b) de la Loi ou à l'égard du système de cette chambre, détenait des titres de participation dans celle-ci.

Exclusion — créancier

(2) Malgré l'alinéa (1)a), n'est pas une personne ou entité visée la personne ou l'entité, selon le cas :

a) qui, pendant la période commençant le jour suivant la date de la déclaration de non-viabilité et se terminant le jour précédant la date précisée dans l'avis publié en application de l'article 11.24 de la Loi, continue à recevoir des versements à l'égard et aux termes des modalités de sa créance;

(b) a person or entity to whom the clearing house is indebted as a result of the clearing house

(i) acting as a central counter-party, or

(ii) providing clearing or settlement services for a clearing or settlement system. Successors, assignees and transferees

(3) A prescribed person or entity referred to in subsection (1) includes the successor of the person or entity but does not include an assignee or transferee.

Compensation: creditors

7 The amount of compensation to which a prescribed person or entity referred to in paragraph 6(1)(a) is entitled is the total of any amounts owing that were not paid by the clearing house to the person or entity in accordance with the terms of their contract during the period between the making of the declaration of non-viability in respect of the clearing house or its clearing and settlement system and the day immediately prior to the day specified in the notice referred to in section 11.24 of the Act.

Compensation: participants

8 (1) The amount of compensation to which a prescribed person or entity referred to in paragraph 6(1)(b) is entitled is the estimated value of the net losses incurred by the participant that are a result of an order made under subsection 11.11(1) of the Act.

Assumption

(2) The value of the net losses referred to in subsection (1) must be estimated

(a) as if the measures to address financial loss, or shortfalls in liquidity or capital adequacy, that were specified in the by-laws or rules of the clearing house, or in an arrangement that relates to its clearing and settlement system, were exhausted; and

(b) without taking into consideration any assistance, financial or other, that is or may be provided to the participant, directly or indirectly, by the Bank or by Her Majesty in right of Canada or a province after the declaration of non-viability was made.

Resolution and liquidation values

9 (1) For the purposes of determining the amount of compensation to which a prescribed person or entity referred to in paragraph 6(1)(c) or (d) is entitled, the Bank must estimate the applicable resolution and liquidation values set out in this section.

b) à l'égard de laquelle la chambre de compensation n'est débitrice qu'en raison du fait, selon le cas :

(i) qu'elle agit à titre d'intermédiaire,

(ii) qu'elle offre les services d'un système de compensation et de règlement. L'ayant droit, le successeur ou le cessionnaire

(3) Est également une personne ou entité visée l'ayant droit ou le successeur de la personne ou de l'entité visée au paragraphe (1), mais non le cessionnaire.

Indemnité — créancier

7 L'indemnité à laquelle une personne ou entité visée à l'alinéa 6(1)a) a droit est égale au total des sommes qui, aux termes de modalités contractuelles, lui sont dues par la chambre de compensation et qui le demeurent pendant la période commençant le jour suivant la date où la déclaration de non-viabilité a été faite à l'égard de la chambre ou de son système et se terminant le jour précédant la date précisée dans l'avis publié en application de l'article 11.24 de la Loi.

Indemnité — Établissement participant

8 (1) L'indemnité à laquelle l'établissement participant visé à l'alinéa 6(1)b) a droit est la valeur estimative des pertes nettes qu'il a subies en raison de la prise d'un arrêté aux termes du paragraphe 11.11(1) de la Loi.

Hypothèse

(2) La valeur des pertes nettes mentionnées au paragraphe (1) est estimée :

a) d'une part, comme si les mesures, prévues aux termes des règlements administratifs ou des règles de la chambre de compensation, ou de toute entente relative à son système de compensation et de règlement, pour régler les pertes financières ou les insuffisances de liquidités ou de capitaux avaient été épuisées;

b) d'autre part, sans qu'il soit tenu compte de toute aide, financière ou autre, fournie ou pouvant être fournie à la chambre de compensation, directement ou indirectement, par la banque ou par Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province après que la déclaration de non-viabilité a été faite.

Valeurs de résolution et valeur liquidative

9 (1) Pour déterminer le montant de l'indemnité à laquelle la personne ou l'entité visée aux alinéas 6(1)c) ou d) a droit, la banque procède à l'estimation des valeurs de résolution et des valeurs liquidatives prévues au présent article.

Resolution value in respect of a share

(2) The resolution value in respect of a share is the total of the estimated value of

- (a)** the share on the day specified in the notice referred to in section 11.24 of the Act;
- (b)** any dividend paid after the declaration of non-viability with respect to the share; and
- (c)** any other cash, securities or other rights or interests that are received or are to be received with respect to the share as a direct or indirect result of the making of an order under paragraph 11.09(1)(b) of the Act and any actions taken in furtherance of the order.

Resolution value in respect of an ownership interest

(3) The resolution value in respect of an ownership interest in a clearing house is the total of the estimated value of

- (a)** the ownership interest on the day specified in the notice referred to in section 11.24 of the Act;
- (b)** any amount received after the declaration of non-viability with respect to the ownership interest; and
- (c)** any cash, securities or other rights or interests that are received or are to be received with respect to the ownership interest as a direct or indirect result of the making of an order under paragraph 11.09(1)(b) of the Act and any actions taken in furtherance of the order.

Liquidation value in respect of a share or ownership interest

(4) The liquidation value in respect of a share or ownership interest in a clearing house is the estimated value that the shareholder or holder of the ownership interest would have received in respect of the share or ownership interest if

- (a)** the clearing house had become bankrupt and been liquidated at the time a declaration of non-viability was made; and
- (b)** the measures to address financial losses, or shortfalls in liquidity or capital adequacy, that were specified in its by-laws or rules, or in an arrangement that relates to the clearing and settlement system, were exhausted.

Valeur de résolution à l'égard des actions

(2) La valeur de résolution à l'égard des actions est la somme des valeurs estimatives des éléments suivants :

- a)** les actions à la date précisée dans l'avis publié en application de l'article 11.24 de la Loi;
- b)** les dividendes reçus à l'égard des actions après la date où la déclaration de non-viabilité a été faite;
- c)** toute autre valeur mobilière ou en espèces, ou tout autre droit ou intérêt, reçus ou à recevoir, à l'égard des actions en conséquence directe ou indirecte de la prise d'un arrêté aux termes de l'alinéa 11.09(1)b) de la Loi ou de mesures visant la réalisation de l'objet de l'arrêté.

Valeur de résolution à l'égard des titres de participation

(3) La valeur de résolution à l'égard des titres de participation dans une chambre de compensation est la somme des valeurs estimatives des éléments suivants :

- a)** les titres de participation à la date précisée dans l'avis publié en application de l'article 11.24 de la Loi;
- b)** toute somme reçue à l'égard des titres de participation après que la déclaration de non-viabilité a été faite;
- c)** toute autre valeur mobilière ou en espèces, ou tout autre droit ou intérêt, reçus ou à recevoir, à l'égard des titres de participation en conséquence directe ou indirecte de la prise d'un arrêté aux termes de l'alinéa 11.09(1)b) de la Loi ou de mesures visant la réalisation de l'objet de l'arrêté.

Valeur liquidative à l'égard des actions et des titres de participation

(4) La valeur liquidative des actions et des titres de participation détenus sur la chambre de compensation est la valeur estimative de ce que les détenteurs d'actions ou de titres de participation auraient reçu à leur égard si, à la fois :

- a)** la chambre de compensation avait fait faillite et été liquidée au moment où la déclaration de non-viabilité a été faite;
- b)** les mesures, prévues aux termes des règlements administratifs ou des règles de la chambre de compensation, ou de toute entente relative au système de compensation et de règlement, pour régler les pertes financières ou les insuffisances de liquidités ou de capitaux avaient été épuisées.

Assumptions

(5) The liquidation value referred to in subsection (4) must be estimated

(a) as if no declaration of non-viability was made; and

(b) without taking into consideration any assistance, financial or other, that is or may be provided to the clearing house, directly or indirectly, by the Bank or by Her Majesty in right of Canada or a province after the declaration of non-viability was made.

Compensation: shareholders

10 (1) The amount of compensation to which a shareholder referred to in paragraph 6(1)(c) is entitled is determined by the formula

$$A - B$$

where

A is the estimated liquidation value in respect of their shares; and

B is the estimated resolution value in respect of their shares.

Compensation: holders of ownership interests

(2) The amount of compensation to which a holder of an ownership interest referred to in paragraph 6(1)(d) is entitled is determined by the formula

$$A - B$$

where

A is the estimated liquidation value in respect of the ownership interest; and

B is the estimated resolution value in respect of the ownership interest.

Negative value

(3) For greater certainty, if the amount of compensation determined under this section is a negative value, the amount of compensation is zero.

Notice — offer of compensation

11 (1) Within a reasonable period of time after the day specified in the notice referred to in section 11.24 of the Act, the Bank must give each person or entity that was prescribed in respect of the clearing and settlement system or clearing house a notice containing an offer of compensation in an amount equal to, or in a value estimated by the Bank to be equal to, the compensation to which that person or entity is entitled.

Hypothèses

(5) La valeur liquidative visée au paragraphe (4) est estimée :

a) d'une part, comme si aucune déclaration de non-viabilité n'a été faite;

b) d'autre part, sans qu'il soit tenu compte de toute aide, financière ou autre, fournie ou pouvant être fournie à la chambre, directement ou indirectement, par la banque ou par Sa Majesté du chef du Canada ou d'une province après que la déclaration de non-viabilité a été faite.

Indemnité — détenteurs d'actions

10 (1) L'indemnité à laquelle le détenteur d'actions visé à l'alinéa 6(1)c) a droit est calculée selon la formule suivante :

$$A - B$$

où :

A représente la valeur liquidative estimative à l'égard de ses actions;

B la valeur de résolution estimative à l'égard de ses actions.

Indemnité — détenteur de titres de participation

(2) L'indemnité à laquelle le détenteur de titres de participation visé à l'alinéa 6(1)d) a droit est calculée selon la formule suivante :

$$A - B$$

où :

A représente la valeur liquidative estimative à l'égard de ses titres de participation;

B la valeur de résolution estimative à l'égard de ses titres de participation.

Valeur négative

(3) Il est entendu que si le résultat de tout calcul effectué aux termes du présent article est une valeur négative, le montant de l'indemnité est zéro.

Avis — offre d'indemnité

11 (1) Dans un délai raisonnable suivant la date précisée dans l'avis publié en application de l'article 11.24 de la Loi, la banque donne à chaque personne ou entité visée, à l'égard du système de compensation et de règlement ou de la chambre de compensation, un avis qui contient une offre d'indemnité d'un montant égal, ou d'une valeur que la banque estime égale, à l'indemnité à laquelle la personne ou l'entité a droit.

Contents of notice**(2) The notice must**

- (a)** state that an order has been made under paragraph 11.09(1)(b) or subsection 11.11(1) of the Act;
- (b)** set out a description of the order's effects;
- (c)** state that the prescribed person or entity has 45 days from the day on which a summary of the notice is published in the *Canada Gazette* to notify the Bank of their decision to accept or object to the offer, or to object to the absence of an offer;
- (d)** state that if the offer or the absence of an offer is objected to by the prescribed person or entity, the compensation to be paid will be determined by an assessor; and
- (e)** state that if the prescribed person or entity does not notify the Bank of their objection within the period set out in paragraph (c), the person or entity will receive the compensation offered or no compensation, as the case may be, and will not be permitted to contest its amount or value or the fact that no compensation is offered.

Publication

12 A summary of the notice referred to in paragraph 11(1)(a) or (b) must be published in the *Canada Gazette* and on the website of the clearing house.

Payment of compensation

13 The Bank must pay a prescribed person or entity referred to in section 6 any compensation offered under subsection 11(1) if

- (a)** the person or entity notifies the Bank of their acceptance of the offer within the period set out in paragraph 11(2)(c); or
- (b)** the person or entity does not notify the Bank of their acceptance of, or objection to, the offer within that period.

Appointment of assessor

14 An assessor must be appointed under section 11.28 of the Act if the person or entity notifies the Bank that they object to the offer, or the absence of an offer, within the period referred to in paragraph 11(2)(c).

Notice of appointment

15 Within 45 days after the day on which an assessor is appointed, the Bank must provide, to each person and entity whose compensation is to be determined by the assessor, a notice of the appointment that states that the person or entity is bound by the assessor's determination

Teneur de l'avis**(2) L'avis doit, à la fois :**

- a)** énoncer qu'un arrêté a été pris aux termes de l'alinéa 11.09(1)b) ou du paragraphe 11.11(1) de la Loi;
- b)** décrire les effets de l'arrêté;
- c)** énoncer que la personne ou l'entité visée dispose de quarante-cinq jours, à compter de la date de publication du résumé de l'avis dans la *Gazette du Canada*, pour aviser la banque de son acceptation de l'offre ou de son refus de l'offre ou de l'absence d'offre;
- d)** énoncer que l'indemnité à verser aux personnes ou entités visées qui refusent l'offre ou l'absence d'offre sera déterminée par un évaluateur;
- e)** énoncer que, dans le cas où elle omet d'aviser la banque de son refus dans le délai prévu à l'alinéa c), la personne ou l'entité visée recevra l'indemnité offerte ou n'en recevra aucune, selon le cas, et ne pourra contester ni le montant, ni la valeur de l'indemnité, ni l'absence d'offre.

Publication

12 Un résumé de l'avis donné en application des alinéas 11(1)a) ou b) est publié dans la *Gazette du Canada* et sur le site Web de la chambre de compensation.

Versement de l'indemnité

13 La banque verse l'indemnité offerte aux termes du paragraphe 11(1) à la personne ou l'entité visée à l'article 6 si, selon le cas :

- a)** la personne ou l'entité avise la banque de son acceptation de l'offre avant l'expiration du délai prévu à l'alinéa 11(2)c);
- b)** elle omet d'aviser la banque de son acceptation ou de son refus de l'offre avant l'expiration de ce délai.

Nomination d'un évaluateur

14 Dans le cas où une personne ou une entité avise la banque de son refus de l'offre ou de l'absence d'offre dans le délai prévu à l'alinéa 11(2)c), un évaluateur est nommé au titre de l'article 11.28 de la Loi.

Avis de nomination

15 Dans les quarante-cinq jours suivant la nomination d'un évaluateur, la banque fournit à chaque personne ou entité visée, dont l'indemnité doit être déterminée par l'évaluateur, un avis de la nomination de celui-ci indiquant que la décision de l'évaluateur lie la personne ou

of the amount of compensation to be paid which may be lower or higher than that contained in the offer.

Assessor's determination

16 The assessor must determine the amount of compensation to be paid in accordance with sections 7 to 10.

Assessor's notice

17 (1) The assessor must provide, to every prescribed person or entity whose compensation is determined by the assessor, a notice

- (a) setting out the assessor's determination of the amount of compensation to which the person or entity is entitled;
- (b) stating that the person or entity is bound by the assessor's determination as to the amount of compensation to be paid; and
- (c) stating that the Bank must pay the compensation within 90 days after the date of the notice.

Copy to Bank

(2) The assessor must provide the Bank with a copy of each notice.

Payment of compensation

18 The Bank must pay a prescribed person or entity the compensation that they are entitled to receive within

- (a) if a notice referred to in subsection 17(1) is provided to the person, 90 days after the date of that notice; or
- (b) in any other case, 135 days after the day on which a summary of the notice referred to in paragraph 11(1)(a) or (b) is published in the *Canada Gazette*.

Oversight information

19 For the purposes of section 2 of the Act, **oversight information** means any information contained in the following documents:

- (a) directives issued by the Governor of the Bank under subsection 6(1) or (2) of the Act to a clearing house or a participant and any correspondence to or from the directors or officers of the clearing house or the participant that is related to the directive;
- (b) reports prepared by or at the request of the Bank, including any written recommendations prepared by the Bank, as a result of an audit, inspection or other oversight review of a clearing and settlement system;

l'entité quant au montant de l'indemnité à verser, que ce montant soit inférieur ou supérieur à celui figurant dans l'offre.

Décision de l'évaluateur

16 L'évaluateur décide, conformément aux articles 7 à 10, du montant de l'indemnité à verser à une personne ou une entité visée.

Avis de l'évaluateur

17 (1) L'évaluateur fournit à chaque personne ou entité visée dont il détermine l'indemnité un avis :

- a) indiquant le montant qu'il juge correspondre à l'indemnité à laquelle la personne ou l'entité visée a droit;
- b) énonçant que la personne ou l'entité visée est liée par la décision fixant le montant de l'indemnité à verser;
- c) énonçant que la banque est tenue de verser l'indemnité dans les quatre-vingt-dix jours suivant la date de l'avis.

Copie à la banque

(2) L'évaluateur fournit à la banque une copie de chaque avis.

Versement de l'indemnité

18 La banque verse à la personne ou à l'entité visée l'indemnité à laquelle elle a droit :

- a) dans le cas où l'avis visé au paragraphe 17(1) est fourni à la personne ou à l'entité, dans les quatre-vingt-dix jours suivant la date de l'avis;
- b) dans tout autre cas, dans les cent trente-cinq jours suivant la date à laquelle le résumé de l'avis donné en application des alinéas 11(1)a) ou b) est publié dans la *Gazette du Canada*.

Renseignements relatifs à la surveillance

19 Pour l'application de l'article 2 de la Loi, **renseignements relatifs à la surveillance** s'entend des renseignements contenus dans les documents suivants :

- a) les directives données à la chambre de compensation ou à l'établissement participant par le gouverneur de la banque en application des paragraphes 6(1) ou (2) de la Loi et toute correspondance entretenue avec leurs administrateurs ou dirigeants à l'égard des directives;
- b) les rapports établis par la banque ou à sa demande, y compris toute recommandation écrite qu'elle fait, à la suite des vérifications, inspections ou surveillances conduites à l'égard du système;

(c) any correspondence to or from the directors or officers of a clearing house that is related to a report or recommendation referred to in paragraph (b);

(d) resolution plans referred to in subsection 11.05(1) of the Act; and

(e) documents that are prepared by or at the request of the Bank for the purpose of advising the Governor of the Bank whether to make a declaration of non-viability under section 11.06 of the Act.

Disclosure to affiliates

20 A clearing house may disclose oversight information in respect of its clearing and settlement system to its affiliates, its directors, officers, employees, auditors, securities underwriters and legal advisors and those of its affiliates, if the clearing house ensures that the information remains confidential.

Disclosure to government or regulatory body

21 A clearing house may disclose oversight information in respect of its clearing and settlement system to any government authority or regulatory body that

(a) regulates the system; and

(b) has entered into an agreement or arrangement with the Bank under section 13.3 of the Act in respect of the system and oversight information.

Coming into Force

Sections 1 to 18

22 (1) Sections 1 to 18 of these Regulations come into force on the day on which section 237 of the *Budget Implementation Act, 2018, No. 1*, chapter 12 of the Statutes of Canada, 2018, comes into force but if the Regulations are registered after that day, they come into force on the day on which the Regulations are registered.

Sections 19 to 21

(2) Sections 19 to 21 of these Regulations come into force on the day on which section 242 of the *Budget Implementation Act, 2018, No. 1*, chapter 12 of the Statutes of Canada, 2018, comes into force, but if the Regulations are registered after that day, they come into force on the day on which the Regulations are registered.

(c) toute correspondance entretenue avec les administrateurs ou dirigeants de la chambre de compensation du système à l'égard des rapports ou des recommandations mentionnés à l'alinéa b);

(d) les plans de résolution visés au paragraphe 11.05(1) de la Loi;

(e) les documents établis par la banque ou à sa demande en vue de fournir des conseils au gouverneur de la banque lorsqu'il décide s'il fait une déclaration de non-viabilité au titre de l'article 11.06 de la Loi.

Communication — membres du groupe

20 La chambre de compensation peut communiquer, à l'égard de son système de compensation et de règlement, les renseignements relatifs à la surveillance aux membres de son groupe, de même qu'à ses administrateurs, dirigeants, employés, vérificateurs, souscripteurs à forfait et conseillers juridiques, et à ceux des entités de son groupe, si elle veille à ce que les renseignements demeurent confidentiels.

Communication — autorités administratives et organismes de réglementation

21 La chambre de compensation peut communiquer, à l'égard de son système de compensation et de règlement, les renseignements relatifs à la surveillance aux autorités administratives et organismes de réglementation qui, à la fois :

(a) sont chargés de la réglementation du système;

(b) sont partis à une entente ou un accord conclu avec la banque en vertu de l'article 13.3 de la Loi, à l'égard du système et des renseignements.

Entrée en vigueur

Articles 1 à 18

22 (1) Les articles 1 à 18 entrent en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 237 de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2018*, chapitre 12 des Lois du Canada (2018) ou, si elle est postérieure, à la date d'enregistrement du présent règlement.

Articles 19 à 21

(2) Les articles 19 à 21 entrent en vigueur à la date d'entrée en vigueur de l'article 242 de la *Loi n° 1 d'exécution du budget de 2018*, chapitre 12 des Lois du Canada (2018) ou, si elle est postérieure, à la date d'enregistrement du présent règlement.

Order Issuing a Direction to the CRTC on Implementing the Canadian Telecommunications Policy Objectives to Promote Competition, Affordability, Consumer Interests and Innovation

Statutory authority
Telecommunications Act

Sponsoring department
Department of Industry

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(This statement is not part of the Order.)

Issues

Access to and the affordability of high quality telecommunications services are increasingly important for Canadians to participate and thrive in a digital economy and society and are fundamental to sustain and grow Canada's competitiveness in the global economy.

Canadian consumers of telecommunications services, such as individuals, families and businesses, expect and deserve access to world-class telecommunications services. Further, Canadians deserve a competitive marketplace where consumers have real choice and are treated fairly.

The Government is concerned about consumer outcomes in the telecommunications sector such as competition, affordability, choice, consumer protection, and innovation in service offerings.

Background

The *Telecommunications Act* (the Act) establishes Canada's telecommunications policy objectives. The Canadian Radio-television and Telecommunications Commission (CRTC), which operates at arm's length of government, is charged with the implementation of those objectives.

For more than a decade, the Government and the CRTC have acted to increase competition and affordability, promote the interests of consumers and enable innovation.

Décret donnant au CRTC des instructions relativement à la mise en œuvre de la politique canadienne de télécommunication pour promouvoir la concurrence, l'abordabilité, les intérêts des consommateurs et l'innovation

Fondement législatif
Loi sur les télécommunications

Ministère responsable
Ministère de l'Industrie

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

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

Enjeux

L'accès à des services de télécommunication de qualité et l'abordabilité de ces services sont de plus en plus importants pour permettre aux Canadiens de participer à l'économie numérique et à la société et y prospérer, et jouent un rôle fondamental dans la durabilité et le renforcement de la compétitivité du Canada dans l'économie mondiale.

Les consommateurs canadiens des services de télécommunication, notamment les particuliers, les familles et les entreprises, entendent obtenir l'accès à des services de télécommunication de classe mondiale et méritent un tel accès. De plus, les Canadiens ont droit à un marché concurrentiel qui offre un choix réel et un traitement équitable aux consommateurs.

Le gouvernement se préoccupe des résultats pour les consommateurs dans le secteur des télécommunications au chapitre de la concurrence, de l'abordabilité, du choix, de la protection des consommateurs et de l'innovation des offres de service.

Contexte

La *Loi sur les télécommunications* (la Loi) énonce les objectifs de la politique canadienne de télécommunication et établit le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC) comme organisme de réglementation indépendant du secteur, chargé de mettre ces objectifs en œuvre.

Pendant plus d'une décennie, le gouvernement et le CRTC ont agi pour accroître la concurrence, améliorer l'abordabilité, promouvoir les intérêts des consommateurs et

The various measures used have included relaxing foreign investment restrictions in the Act, reserving wireless spectrum in auctions for smaller regional wireless carriers to support competition, implementing regulatory frameworks that support retail competition through the provision of wholesale services and creating the Commission for Complaints for Telecom-television Services (CCTS) as a body to administer consumer codes of conduct and assist consumers in the resolution of their complaints with service providers. The Government has also invested to expand access to broadband Internet connectivity in underserved areas.

Despite progress in the advancement of consumer outcomes, significant issues remain. Canada's incumbent carriers possess and have exercised market power.¹ Prices are high relative to those in peer countries for comparable

permettre l'innovation. Parmi les diverses mesures prises, mentionnons assouplir des restrictions de la Loi imposées à l'investissement étranger, réserver des bandes du spectre dans les mises en enchères du spectre des services sans fil pour les plus petits opérateurs sans fil régionaux afin de soutenir la concurrence, mettre en place des cadres réglementaires qui favorisent la concurrence au détail par l'entremise de services de gros, et créer la Commission des plaintes relatives aux services de télécom-télévision (CPRST) pour gérer des codes de conduite pour les consommateurs et aider les consommateurs à régler leurs plaintes avec les fournisseurs de services. Le gouvernement a également investi pour étendre l'accès à la connectivité Internet à large bande dans les régions mal desservies.

Malgré les progrès réalisés pour faire progresser les résultats pour les consommateurs, des enjeux importants subsistent. Les entreprises titulaires du Canada détiennent une puissance commerciale et l'ont exercée.¹ Les prix sont

¹ Submission by the Commissioner of Competition before the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission — Telecom Notice of Consultation CRTC 2013-685 — Wholesale mobile wireless roaming in Canada — Unjust discrimination/undue preference, January 29, 2014 (<http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/eng/03648.html>); Reply of the Commissioner of Competition before the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, February 10, 2014 (<http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/eng/03661.html>); Submission by the Commissioner of Competition before the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission — Telecom Notice of Consultation CRTC 2014-76 — Review of wholesale mobile wireless services, May 15, 2014 (<http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/eng/03725.html>); The Brattle Group (2014). Canadian Wireless Market Performance and the Potential Effect of an Additional Nationwide Carrier (<http://www.brattle.com/news-and-knowledge/publications/canadian-wireless-market-performance-and-the-potential-effect-of-an-additional-nationwide-carrier>); Submission by the Commissioner of Competition before the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission — Telecom Notice of Consultation CRTC 2014-76 — Review of wholesale mobile wireless services, August 20, 2014 (<http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/eng/03786.html>); Submission by the Commissioner of Competition before the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission — Telecom Notice of Consultation CRTC 2014-76 — Review of wholesale mobile wireless services, October 20, 2014 (<http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/eng/03827.html>); Telecom Regulatory Policy CRTC 2015-326, Review of wholesale wireline services and associated policies, July 22, 2015 (<https://crtc.gc.ca/eng/archive/2015/2015-326.htm>); Telecom Regulatory Policy CRTC 2015-177, Regulatory framework for wholesale mobile wireless services, May 5, 2015 (<https://crtc.gc.ca/eng/archive/2015/2015-177.htm>); Submission by the Interim Commissioner of Competition before the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission — Telecom Notice of Consultation CRTC 2018-98 — Lower-Cost Data-Only Plans for Mobile Wireless Devices, June 13, 2018 (<http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/eng/04375.html>); Competition Bureau Responses to Requests for Information — Telecom Notice of Consultation CRTC 2018-98 — Lower-Cost Data-Only Plans for Mobile Wireless Devices, September 10, 2018 (<https://services.crtc.gc.ca/pub/instances-proceedings/Default-Default.aspx?lang=eng&YA=2018&S=C&PA=t&PT=nc&PST=a#2018-98>).

¹ Présentation du commissaire de la concurrence devant le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes — Avis de consultation de télécom CRTC 2013-685 — Itinérance des services sans fil mobiles de gros au Canada — Situation de discrimination injuste ou de préférence induite, le 29 janvier 2014 (<http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/fra/03648.html>); Réplique du commissaire de la concurrence présentée au Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, le 10 février 2014 (<http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/fra/03661.html>); Présentation du commissaire de la concurrence devant le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes — Avis de consultation de télécom CRTC 2014-76 — Examen des services sans fil mobiles de gros, le 15 mai 2014 (<http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/fra/03725.html>); The Brattle Group (2014). Canadian Wireless Market Performance and the Potential Effect of an Additional Nationwide Carrier (<http://www.brattle.com/news-and-knowledge/publications/canadian-wireless-market-performance-and-the-potential-effect-of-an-additional-nationwide-carrier>); Présentation du commissaire de la concurrence devant le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes — Avis de consultation de télécom CRTC 2014-76 — Examen des services sans fil mobiles de gros, le 20 août 2014 (<http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/fra/03786.html>); Présentation du commissaire de la concurrence devant le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes — Avis de consultation de télécom CRTC 2014-76 — Examen des services sans fil mobiles de gros, le 20 octobre 2014 (<http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/fra/03827.html>); Politique réglementaire de télécom CRTC 2015-326, Examen du cadre des services filaires de gros et des politiques connexes, le 22 juillet 2015 (<https://crtc.gc.ca/fra/archive/2015/2015-326.htm>); Politique réglementaire de télécom CRTC 2015-177, Cadre de réglementation régissant les services sans fil mobiles de gros, le 5 mai 2015 (<https://crtc.gc.ca/fra/archive/2015/2015-177.htm>); Présentation du commissaire de la concurrence intérimaire devant le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes — Avis de consultation de télécom CRTC 2018-98 — Forfaits de données seulement à moindre coût pour les services sans fil mobiles, le 13 juin 2018 (<http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/fra/04375.html>); Réponses du Bureau de la concurrence à des demandes de renseignements — Avis de consultation de télécom CRTC 2018-98 — Forfaits de données seulement à moindre coût pour les services sans fil mobiles, le 10 septembre 2018 (<https://services.crtc.gc.ca/pub/instances-proceedings/Default-Default.aspx?lang=eng&YA=2018&S=C&PA=t&PT=nc&PST=a#2018-98>).

plans.² The affordability of telecommunications services challenges Canadians, and in particular low-income Canadian families, with financial constraints.³ The Competition Bureau has concluded that the national mobile wireless incumbents coordinate their behaviour, resulting in higher prices for Canadians.⁴ Further, Canadians have expressed substantial concern regarding the sales practices used by large telecommunications carriers, and reports have alleged that those carriers have used misleading and aggressive sales practices and abuse information asymmetries to their benefit and at the cost and harm of Canadian consumers. A decreasing but still significant number of Canadian households remain without access to high-quality services, particularly in areas that are underserved by competition.

Section 8 of the Act provides the Governor in Council (GIC) with the authority to issue directions of general application to the CRTC on broad policy matters with regard to the telecommunications policy objectives set out in the Act. In 2006, the GIC issued the first policy direction to the CRTC (the *Order Issuing a Direction to the CRTC on Implementing the Canadian Telecommunications Policy Objectives*, SOR/2006-355). This order directed the CRTC to rely on market-based solutions to the maximum extent feasible as a means of achieving the policy objectives, and regulate, where there is still a need to do so, in a manner that interferes with market forces to the minimum extent necessary, among other things.

élevés par rapport à ceux des pays pairs pour des forfaits comparables². L'abordabilité des services de télécommunication impose une contrainte financière aux Canadiens, en particulier les familles canadiennes à faible revenu³. Le Bureau de la concurrence a conclu que les entreprises nationales de services sans fil mobiles titulaires coordonnent leur comportement et que cette pratique entraîne des prix plus élevés pour les Canadiens⁴. En outre, les Canadiens ont manifesté d'importantes préoccupations au sujet des pratiques de vente utilisées par les grandes entreprises de services de télécommunication qui, d'après les rapports, ont eu recours à des pratiques de vente trompeuses et agressives, ainsi qu'à des asymétries de l'information dans leur intérêt et au détriment et aux frais des consommateurs canadiens. Un nombre décroissant, mais encore important, de ménages canadiens demeurent sans accès à des services de qualité, surtout dans les régions mal desservies par la concurrence.

En vertu de l'article 8 de la Loi, le gouverneur en conseil (GEC) peut, par décret, donner au CRTC au chapitre des grandes questions d'orientation, des instructions concernant l'exercice de ses pouvoirs et de ses fonctions pour mettre en œuvre les objectifs de la politique. En 2006, le GEC a donné la première instruction au CRTC (*Décret donnant au CRTC des instructions relativement à la mise en œuvre de la politique canadienne de télécommunication*, DORS/2006-355). Ce décret avait ordonné au CRTC de privilégier des solutions qui s'appuient dans la plus grande mesure sur le libre jeu du marché et d'avoir recours à la réglementation dans les situations où celle-ci est encore nécessaire, d'une manière qui entrave le libre jeu

² As reported by the Organisation for Economic Co-operation and Development's published price baskets and the series of annual telecommunications services price comparison reports prepared for the CRTC and Innovation, Science and Economic Development Canada (ISED).

³ CRTC (2018): "concerns about affordability can be justified given the slow rate of this decline and given how much Canadians are spending for their communications services", Telecom Decision CRTC 2018-97, Reconsideration of Telecom Decision 2017-56 regarding final terms and conditions for wholesale mobile wireless roaming service (<https://crtc.gc.ca/eng/archive/2018/2018-97.htm>); CRTC (2018) Communications Monitoring Report 2018: In 2016, the average Canadian household spent an average of \$2,029 on telecommunications services (mobile, landline and Internet) per year, an increase of 24.4% from 2010. This represented 2.2% of their average annual income. Households in the lowest-income quintile spent an average of \$1,228 in 2016 on telecommunications services, an increase of 19.3% compared to spending in 2010. This represented 6.3% of their average annual income. For clarity, the above figures do not include television distribution spending, which in 2016 represented on average 1.2% of average income for the average Canadian household and 2.3% for the lowest-income quintile (<https://crtc.gc.ca/eng/publications/reports/policymonitoring/2018/index.htm>).

⁴ Competition Bureau statement regarding Bell's acquisition of MTS, Position Statement, February 15, 2017 (<http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/eng/04200.html>).

² Selon les récapitulatifs publiés par l'Organisation de coopération et de développement économiques et la série de rapports annuels de comparaison des prix des services de télécommunication préparés pour le CRTC et Innovation, Sciences et Développement économique Canada (ISDE).

³ CRTC (2018) : «... les préoccupations concernant le caractère abordable des services sont fondées compte tenu de la lenteur de cette baisse et de l'argent que les Canadiens consacrent aux services de communication... », Décision de télécom CRTC 2018-97, Réexamen de la décision de télécom 2017-56 concernant les modalités définitives régissant les services d'itinérance sans fil mobiles de gros (<https://crtc.gc.ca/fra/archive/2018/2018-97.htm>); CRTC (2018) Rapport de surveillance des communications 2018 : En 2016, le ménage canadien moyen a dépensé en moyenne 2 029 \$ par an pour obtenir des services de télécommunication (services mobiles, filaires et Internet). Ce chiffre représente une hausse de 24,4 % par rapport à 2010 et pèse pour 2,2 % du revenu moyen annuel de ces ménages. La même année, les ménages du quintile de revenu inférieur ont dépensé en moyenne 1 228 \$ par an pour obtenir des services de télécommunication. Ce chiffre représente une hausse de 19,3 % comparativement à 2010 et pèse pour 6,3 % du revenu moyen annuel de ces ménages. Dans un souci de clarté, les chiffres précités ne comprennent pas les dépenses en services de distribution de télévision, qui, en 2016, représentaient en moyenne 1,2 % du revenu moyen du ménage canadien et 2,3 % du revenu moyen des ménages du quintile de revenu inférieur (<https://crtc.gc.ca/fra/publications/reports/policymonitoring/2018/index.htm>).

⁴ Énoncé du Bureau de la concurrence concernant l'acquisition de MTS par Bell, Énoncé de position, le 15 février 2017 (<http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/fra/04200.html>).

Based on evolution in the market and regulation, which has seen telecommunications services grow in importance as a fundamental pillar of the economy and society in general, an updated policy direction to the CRTC is both appropriate and necessary.

Objective

The proposed policy direction would formally and transparently lay out the Government's priorities for telecommunications policy, namely that the CRTC should consider promotion of competition, affordability, consumer interests and innovation. Providing this general policy direction will guide the CRTC in making decisions.

Description

The purpose of this proposal is to release a proposed policy direction that directs the CRTC to clearly consider how measures used in the implementation of the Canadian telecommunications policy objectives can promote competition, affordability, consumer interests and innovation, namely the extent to which they

- encourage all forms of competition;
- foster affordability and lower prices, particularly where there is potential for telecommunications service providers to exercise market power;
- ensure that affordable access to high quality telecommunications services is available;
- enhance and protect the rights of consumers in their relationships with telecommunications service providers;
- reduce barriers to entry and barriers to competition for new and smaller service providers;
- enable innovation in telecommunications services, including new technologies and differentiated service offerings; and
- stimulate investment in research and development and in other intangible assets that support the offer and provision of telecommunications services.

du marché dans la mesure minimale nécessaire, entre autres.

Vu l'évolution du marché et de la réglementation, en vertu de laquelle les services de télécommunication ont accru leur importance pour devenir des piliers de base de l'économie et de la société, des instructions actualisées sont à la fois pertinentes et nécessaires.

Objectif

Les instructions proposées exposeraient, de manière officielle et transparente, les priorités du gouvernement en matière de la politique des télécommunications, c'est-à-dire que le CRTC devrait envisager de promouvoir la concurrence, l'abordabilité, les intérêts des consommateurs et l'innovation. Les instructions guideront la prise de décisions par le CRTC en fournissant à celui-ci une orientation d'application générale.

Description

La présente proposition vise à publier des instructions proposées qui ordonnent le CRTC à prendre clairement en considération la façon dont les mesures prises pour mettre en œuvre les objectifs de la politique canadienne de télécommunication peuvent promouvoir la concurrence, l'abordabilité, les intérêts des consommateurs et l'innovation, notamment la mesure dans laquelle elles :

- encouragent toutes les formes de concurrence;
- favorisent l'abordabilité et des prix plus bas, surtout lorsqu'il est possible que les fournisseurs de services de télécommunication soient en mesure d'exercer un pouvoir sur le marché;
- font en sorte qu'un accès abordable à des services de télécommunication de haute qualité soit disponible;
- renforcent et protègent les droits des consommateurs dans leurs relations avec les fournisseurs des services de télécommunications;
- réduisent les barrières à l'entrée sur le marché et à la concurrence pour les nouveaux et les petits fournisseurs de service;
- permettent l'innovation dans les services de télécommunications, y compris de nouvelles technologies et des offres de services différenciées;
- stimulent l'investissement dans la recherche et le développement et dans d'autres actifs incorporels qui soutiennent l'offre et la fourniture de services de télécommunication.

The CRTC would also be required to state which policy objective in the Act is advanced by its measures.

Regulatory development

Consultation

As required under the Act, the Minister has consulted with the CRTC on the proposed order. The Minister will consult with the CRTC again on the proposed order in its definitive form before it is made by the GIC.

Publication in the *Canada Gazette*, Part I, is the first step in seeking public comment on the proposed policy direction and is a requirement under subsection 10(1) of the Act.

The Minister will also have consulted with the provinces and territories before making a recommendation to the GIC.

In accordance with the Act, the Minister will also have the order laid before both Houses of Parliament for a period of 40 sitting days during which it will stand referred to committees designated by each House.

Modern treaty obligations and Indigenous engagement and consultations

The proposal has been assessed for modern treaty implications as per the Cabinet Directive on the Federal Approach to Modern Treaty Implementation. The Initial Assessment examined the geographical scope and subject matter of the proposal in relation to modern treaties in effect and did not identify any potential modern treaty impacts.

Instrument choice

The Government and the CRTC have over a period of years used a range of measures to increase competition, affordability, consumer protection and innovation in telecommunications.

The Government considers that an updated policy direction is the appropriate instrument to address the issue in light of the evolution in the market and regulation since issuance of the 2006 Policy Direction.

While the CRTC will ultimately be responsible for the direct outcomes of the use of this instrument, the Government expects immediate direct outcomes to be the clear consideration of the promotion of competition, affordability, consumers' interests and innovation in the CRTC's

Le CRTC est également tenu de préciser l'objectif de politique exposé dans la Loi que ses mesures font progresser.

Élaboration de la réglementation

Consultation

Conformément aux dispositions de la Loi, le ministre a consulté le CRTC au sujet du décret proposé. Le ministre consultera à nouveau le CRTC au sujet de la version définitive du décret proposé avant que celui-ci soit rendu par le GEC.

La publication dans la Partie I de la *Gazette du Canada* est la première étape de la sollicitation au public d'observations sur les instructions proposées. Elle est obligatoire en vertu du paragraphe 10(1) de la Loi.

Le ministre aura également consulté les provinces et les territoires avant de faire une recommandation au GEC.

Conformément à la Loi, le ministre doit aussi faire déposer le décret devant les deux chambres du Parlement pendant une période de 40 jours de séance, au cours de laquelle le décret sera renvoyé aux comités désignés par chaque chambre.

Obligations relatives aux traités modernes et consultation et mobilisation des Autochtones

Conformément à la Directive du Cabinet sur l'approche fédérale pour la mise en œuvre des traités modernes, la proposition a fait l'objet d'une évaluation visant à déterminer les répercussions sur les traités modernes. L'évaluation initiale a examiné l'étendue géographique et l'objet de la proposition par rapport aux traités modernes en vigueur et n'a relevé aucune incidence éventuelle sur les traités modernes.

Choix de l'instrument

Le gouvernement et le CRTC ont pris au fil des ans une série de mesures pour accroître la concurrence, l'abordabilité, la protection des consommateurs et l'innovation dans le secteur des télécommunications.

Le gouvernement estime que des instructions actualisées constituent l'instrument tout indiqué pour aborder l'enjeu, compte tenu de l'évolution du marché et de la réglementation depuis l'émission du décret de 2006.

Bien que le CRTC assume la responsabilité finale des résultats directement attribuables à l'utilisation de cet instrument, le gouvernement s'attend à ce que les résultats directs et immédiats soient la prise en considération évidente de la promotion de la concurrence, de l'abordabilité,

decision making and its demonstration of compliance with the policy direction, for example, in its published decisions.

Regulatory analysis

Benefits and costs

This proposal results in no real incremental costs to the Government. For the CRTC, it is expected that compliance with this proposed policy direction can be completed within existing resources.

The policy direction will guide the CRTC in making decisions. Clearer consideration by the CRTC of the promotion of competition, affordability, consumer interests and innovation as a result of the policy direction will benefit the public's understanding of how CRTC considers the extent to which its decisions benefit consumer outcomes.

This policy direction will exist in complementary fashion to the previous policy direction, which among other things, directs the CRTC to use streamlined and efficient practices in order to reduce regulatory burden and costs for the Government, the CRTC and the telecommunications industry. The CRTC has made great strides in streamlining its processes and using efficient practices and the Government expects that this will continue. The proposed policy direction is not expected to have material impacts on regulatory compliance costs borne by the sector, and any impact should be at least balanced by benefits to consumer outcomes.

Small business lens

No specific small business impacts are anticipated.

One-for-one rule

The proposal has no impact on administrative burden costs.

Regulatory cooperation and alignment

The proposal is not related to a work plan or commitment under a formal regulatory cooperation forum.

des intérêts des consommateurs et de l'innovation dans le processus décisionnel du CRTC et la conformité manifeste de celui-ci aux instructions dans les décisions que le Conseil publie, par exemple.

Analyse de la réglementation

Avantages et coûts

La présente proposition n'entraîne aucun coût supplémentaire pour le gouvernement. En ce qui a trait au CRTC, il est prévu que la conformité aux présentes instructions puisse être assurée par les ressources existantes.

Les présentes instructions guideront le processus décisionnel du CRTC. Une prise en compte plus claire par le CRTC de la promotion de la concurrence, de l'abordabilité, des intérêts des consommateurs et de l'innovation résultant de l'instruction générale aidera le public à comprendre comment le CRTC considère dans quelle mesure ses décisions sont bénéfiques pour les résultats pour les consommateurs.

Les présentes instructions complètent les instructions précédentes qui ordonnaient au CRTC d'utiliser des pratiques efficaces et rationalisées pour alléger le fardeau réglementaire et réduire les coûts pour le gouvernement, le CRTC et le secteur. Le CRTC a fait de grands pas en avant pour rationaliser les processus et utiliser des pratiques efficaces, et le gouvernement s'attend à ce que le CRTC maintienne cet élan. Le secteur assume déjà les frais de la conformité à la réglementation du CRTC et il est prévu que les présentes instructions n'aient pas d'incidence notable sur ces coûts et, par ailleurs, que toute incidence éventuelle soit compensée par les avantages pour les résultats pour les consommateurs.

Lentille des petites entreprises

Aucune répercussion particulière sur les petites entreprises n'est prévue.

Règle du « un pour un »

La proposition n'a aucune incidence sur le coût du fardeau administratif.

Coopération et harmonisation en matière de réglementation

La proposition n'est pas liée à un plan de travail ou à un engagement découlant d'un forum officiel sur la coopération en matière de réglementation.

Strategic environmental assessment

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

Gender-based analysis plus

The proposal has been assessed for gender-based analysis plus (GBA+) implications. The Department conducted a GBA+ of the proposal and concluded that it is excluded due to low risk. There is no single specific client base/target audience as this proposal involves an issuing a direction to the CRTC. However, future decisions made by the CRTC will be impacted by the new direction which may impact various demographics.

Implementation, compliance and enforcement, and service standards*Implementation*

The Order would come into force on the day on which it is registered, and would be binding on the CRTC beginning on the day on which it comes into force. Subject to subsection 11(3) of the Act, the proposed Policy Direction to the CRTC would apply in respect of matters pending before the CRTC on the day on which the order comes into force.

Compliance and enforcement

The CRTC is bound to exercise its powers and perform its duties under the Act in accordance with the terms of any order made under section 8 of the Act. Subparagraph 1(b) of the proposed policy direction requires the CRTC to demonstrate compliance with the direction. Finally, CRTC decisions can be reviewed by the GIC on appeal or on its own motion, which therefore provides another means to ensure compliance.

Contact

Pamela Miller
Director General
Telecommunications and Internet Policy Branch
Innovation, Science and Economic Development Canada
235 Queen Street, 10th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0H5
Email: ic.telecomsubmission-soumissiontelecom.ic@canada.ca

Évaluation environnementale stratégique

Conformément à la *Directive du Cabinet sur l'évaluation environnementale des projets de politiques, de plans et de programmes*, une analyse préliminaire a conclu qu'une évaluation environnementale stratégique n'est pas nécessaire.

Analyse comparative entre les sexes plus

La proposition a fait l'objet d'une évaluation pour déterminer ses répercussions éventuelles de l'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+). Le Ministère a soumis la proposition à un l'ACS+ et a conclu que la proposition est exonérée de l'analyse en raison du risque faible. La présente proposition ne cible aucune clientèle particulière ou aucun public particulier, car elle implique un décret donnant des instructions au CRTC. Cependant, les décisions futures prises par le CRTC seront touchées par les nouvelles instructions, qui peuvent avoir une incidence sur divers groupes démographiques.

Mise en œuvre, respect et exécution, et normes de service*Mise en œuvre*

Le décret entre en vigueur à la date de son enregistrement. Sous réserve du paragraphe 11(3) de la Loi, les instructions données au CRTC s'appliqueront aux affaires en instance devant le Conseil à la date à laquelle le décret entre en vigueur, et prospectivement, à la large gamme de mesures traitées par le Conseil.

Respect et exécution

Le CRTC est tenu d'exercer ses pouvoirs et fonctions en vertu de la Loi conformément aux termes de tout ordre pris en vertu de l'article 8 de la Loi. L'alinéa 1(b) des instructions proposées oblige le CRTC à faire état de sa conformité aux instructions. Enfin, le GEC peut procéder à un examen d'une décision du CRTC en appel ou de sa propre initiative, assurant ainsi un autre moyen de garantir la conformité.

Personne-ressource

Pamela Miller
Directrice générale
Direction générale des politiques sur Internet et les télécommunications
Innovation, Sciences et Développement économique
Canada
235, rue Queen, 10^e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0H5
Courriel : ic.telecomsubmission-soumissiontelecom.ic@canada.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is given, pursuant to subsection 10(1) of the *Telecommunications Act*^a, that the Governor in Council, pursuant to section 8 of that Act, proposes to make the annexed *Order Issuing a Direction to the CRTC on Implementing the Canadian Telecommunications Policy Objectives to Promote Competition, Affordability, Consumer Interests and Innovation*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Order within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to the Director General, Telecommunications and Internet Policy Branch, Innovation, Science and Economic Development Canada, 235 Queen Street, 10th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0H5 (ic.telecomsubmission-soumissiontelecom.ic@canada.ca).

Ottawa, February 26, 2019

Jurica Čapkun
Assistant Clerk of the Privy Council

Order Issuing a Direction to the CRTC on Implementing the Canadian Telecommunications Policy Objectives to Promote Competition, Affordability, Consumer Interests and Innovation

Direction

Principles

1 In exercising its powers and performing its duties under the *Telecommunications Act*, the Commission must implement the Canadian telecommunications policy objectives set out in section 7 of that Act, in accordance with the following:

(a) the Commission, when relying on regulation, should consider how the measures used can promote competition, affordability, consumer interests and innovation, namely the extent to which they

(i) encourage all forms of competition,

(ii) foster affordability and lower prices, particularly when there is potential for telecommunications service providers to exercise market power,

^a S.C. 1993, c. 38

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 10(1) de la *Loi sur les télécommunications*^a, que la gouverneure en conseil, en vertu de l'article 8 de cette loi, se propose de prendre le *Décret donnant au CRTC des instructions relativement à la mise en œuvre de la politique canadienne de télécommunication pour promouvoir la concurrence, l'abordabilité, les intérêts des consommateurs et l'innovation*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de décret dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à la Directrice générale, Direction générale des politiques sur Internet et les télécommunications, Innovation, Sciences et Développement économique Canada, 10^e étage, 235, rue Queen, Ottawa (Ontario) K1A 0H5 (ic.telecomsubmission-soumissiontelecom.ic@canada.ca).

Ottawa, le 26 février 2019

Le greffier adjoint du Conseil privé
Jurica Čapkun

Décret donnant au CRTC des instructions relativement à la mise en œuvre de la politique canadienne de télécommunication pour promouvoir la concurrence, l'abordabilité, les intérêts des consommateurs et l'innovation

Instructions

Principes

1 Dans l'exercice des pouvoirs et fonctions qui lui confère la *Loi sur les télécommunications*, le Conseil met en œuvre la politique canadienne de télécommunication énoncée à l'article 7 de cette loi selon les principes suivants :

a) lorsqu'il a recours à la réglementation, il devrait examiner comment les mesures prises peuvent promouvoir la concurrence, l'abordabilité, les intérêts des consommateurs et l'innovation, notamment la mesure dans laquelle elles :

(i) encouragent toute forme de concurrence,

^a L.C. 1993, ch. 38

(iii) ensure that affordable access to high quality telecommunications services is available,

(iv) enhance and protect the rights of consumers in their relationships with telecommunications service providers,

(v) reduce barriers to entry and barriers to competition for new and smaller telecommunications service providers,

(vi) enable innovation in telecommunications services, including new technologies and differentiated service offerings, and

(vii) stimulate investment in research and development and in other intangible assets that support the offer and provision of telecommunications services; and

(b) the Commission, when relying on regulation, should demonstrate its compliance with this Order and should specify how the measures used can, as applicable, promote competition, affordability, consumer interests and innovation.

(ii) favorisent l'abordabilité et des prix plus bas, surtout lorsqu'il est possible que les fournisseurs de services de télécommunication soient en mesure d'exercer un pouvoir sur le marché,

(iii) font en sorte qu'un accès abordable à des services de télécommunication de haute qualité soit disponible,

(iv) renforcent et protègent les droits des consommateurs dans leurs relations avec les fournisseurs des services de télécommunications,

(v) réduisent les barrières à l'entrée sur le marché et à la concurrence pour les nouveaux et les petits fournisseurs des services de télécommunications,

(vi) permettent l'innovation dans les services de télécommunication, y compris de nouvelles technologies et des offres de services différenciées,

(vii) stimulent l'investissement dans la recherche et le développement et dans d'autres actifs incorporels qui soutiennent l'offre et la fourniture de services de télécommunication;

b) lorsqu'il a recours à la réglementation, il devrait démontrer sa conformité avec le présent décret et devrait préciser comment les mesures prises peuvent, selon le cas, promouvoir la concurrence, l'abordabilité, les intérêts des consommateurs et l'innovation.

Effect of Order

Effect

2 This Order is binding on the Commission beginning on the day on which it comes into force and applies in respect of matters pending before the Commission on that day.

Coming into Force

Registration

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

[10-1-o]

Effet du décret

Effet

2 Le présent décret lie le Conseil à compter de son entrée en vigueur et s'applique à toutes les affaires en instance devant le Conseil à cette date.

Entrée en vigueur

Enregistrement

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

[10-1-o]

INDEX

COMMISSIONS

Canada Revenue Agency

Income Tax Act	
Revocation of registration of charities	580

Canadian International Trade Tribunal

Appeals	
Notice No. HA-2018-028.....	582
Determination	
Architect and engineering services	583

Canadian Radio-television and Telecommunications Commission

* Notice to interested parties.....	584
Part 1 applications	585

Parks Canada Agency

Species at Risk Act	
Description of critical habitat of	
Wild Hyacinth in Point Pelee National	
Park of Canada	585

Public Service Commission

Public Service Employment Act	
Permission granted (Adamiec, Kasia)	586

GOVERNMENT NOTICES

Environment, Dept. of the, and Dept. of Health

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Publication of final decision after screening	
assessment of four carboxylic acids	
specified on the Domestic Substances	
List (subsection 77(6) of the Canadian	
Environmental Protection Act, 1999)	537
Publication of final decision after screening	
assessment of three substances in the	
Carboxylic Acid Anhydrides Group —	
phthalic anhydride, CAS RN 85-44-9,	
maleic anhydride, CAS RN 108-31-6, and	
trimellitic anhydride, CAS RN 552-30-7 —	
specified on the Domestic Substances	
List (subsection 77(6) of the Canadian	
Environmental Protection Act, 1999)	540
Publication of final decision after screening	
assessment of two arenes — Benzene,	
(1-methylethyl) [cumene], CAS RN 98-82-8,	
and Benz[a]anthracene, 7,12-dimethyl-	
(DMBA), CAS RN 57-97-6 — specified on	
the Domestic Substances List	
(subsection 77(6) of the Canadian	
Environmental Protection Act, 1999)	545

GOVERNMENT NOTICES — Continued

Health, Dept. of

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Final guideline for Canadian drinking water	
quality for lead	549
Controlled Drugs and Substances Act	
Notice to interested parties — Proposed	
regulations amending the Narcotic	
Control Regulations, the Benzodiazepines	
and Other Targeted Substances	
Regulations and the Food and Drug	
Regulations — Part G to modernize	
regulations with respect to pharmacists ...	552

Privy Council Office

Appointment opportunities.....	554
--------------------------------	-----

Public Safety and Emergency Preparedness, Dept. of

Criminal Code	
Designation as fingerprint examiner.....	553

Transport, Dept. of

Notice amending the comment period for	
the certificate of intent to amalgamate	
port authorities	553

Treasury Board

Financial Administration Act	
Occupational group definitions.....	558

MISCELLANEOUS NOTICES

* Canadian Direct Insurance Incorporated	
Certificate of continuance.....	587
* Shelter Mutual Insurance Company	
Application to establish a Canadian	
branch	587
* Validus Reinsurance, Ltd.	
Application to establish a Canadian	
branch.....	588

PARLIAMENT

House of Commons

* Filing applications for private bills (First	
Session, 42nd Parliament)	579

PROPOSED REGULATIONS

Canada Border Services Agency

Customs Act	
Regulations Amending the Duty Free Shop	
Regulations	590

* This notice was previously published.

PROPOSED REGULATIONS – Continued**Canadian Transportation Agency**

Canada Transportation Act	
Accessible Transportation for Persons with Disabilities Regulations	605

Environment, Dept. of the

Canadian Environmental Protection Act, 1999	
Off-road Compression-Ignition (Mobile and Stationary) and Large Spark-Ignition Engine Emission Regulations	739

Finance, Dept. of

Payment Clearing and Settlement Act	
Payment Clearing and Settlement Regulations	829

Industry, Dept. of

Telecommunications Act	
Order Issuing a Direction to the CRTC on Implementing the Canadian Telecommunications Policy Objectives to Promote Competition, Affordability, Consumer Interests and Innovation.....	853

INDEX

AVIS DIVERS

* La Compagnie d'Assurances Canadienne Directe Incorporée Certificat de prorogation.....	587
* Shelter Mutual Insurance Company Demande d'établissement d'une succursale canadienne	587
* Validus Reinsurance, Ltd. Demande d'établissement d'une succursale canadienne	588

AVIS DU GOUVERNEMENT

Conseil du Trésor

Loi sur la gestion des finances publiques Définitions des groupes professionnels.....	558
--	-----

Conseil privé, Bureau du

Possibilités de nominations	554
-----------------------------------	-----

Environnement, min. de l', et min. de la Santé

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Publication de la décision finale après évaluation préalable de deux arènes — le cumène, NE CAS 98-82-8, et le 7,12-diméthylbenzo[a]anthracène (DMBA), NE CAS 57-97-6 — inscrites sur la Liste intérieure [paragraphe 77(6) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]	545
Publication de la décision finale après évaluation préalable de quatre acides carboxyliques inscrits sur la Liste intérieure [paragraphe 77(6) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]	537
Publication de la décision finale après évaluation préalable de trois substances du groupe des anhydrides de l'acide carboxylique — l'anhydride phtalique, NE CAS 85-44-9, l'anhydride maléique, NE CAS 108-31-6, et le 1,2-anhydride de l'acide benzène-1,2,4-tricarboxylique, NE CAS 552-30-7 — inscrites sur la Liste intérieure [paragraphe 77(6) de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)]	540

AVIS DU GOUVERNEMENT (suite)

Santé, min. de la

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) Recommandation pour la qualité de l'eau potable au Canada finalisée pour le plomb	549
Loi réglementant certaines drogues et autres substances Avis aux parties intéressées — Projet de règlement modifiant le Règlement sur les stupéfiants, le Règlement sur les benzodiazépines et autres substances ciblées et le Règlement sur les aliments et drogues — partie G afin de moderniser les règlements en ce qui concerne les pharmaciens.....	552

Sécurité publique et de la Protection civile, min. de la

Code criminel Désignation à titre de préposé aux empreintes digitales	553
--	-----

Transports, min. des

Avis modifiant la période de commentaires relative au certificat d'intention de fusionner des administrations portuaires	553
--	-----

COMMISSIONS

Agence du revenu du Canada

Loi de l'impôt sur le revenu Révocation de l'enregistrement d'organismes de bienfaisance.....	580
--	-----

Agence Parcs Canada

Loi sur les espèces en péril Description de l'habitat essentiel de la camassie faux-scille dans le parc national du Canada de la Pointe-Pelée	585
--	-----

Commission de la fonction publique

Loi sur l'emploi dans la fonction publique Permission accordée (Adamiec, Kasia)	586
--	-----

* Cet avis a déjà été publié.

COMMISSIONS (suite)**Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes**

* Avis aux intéressés.....	584
Demandes de la partie 1	585

Tribunal canadien du commerce extérieur

Appels	
Avis n° HA-2018-028	582
Décision	
Services d'architectes et d'ingénieurs.....	583

PARLEMENT**Chambre des communes**

* Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, 42 ^e législature)	579
---	-----

RÈGLEMENTS PROJETÉS**Agence des services frontaliers du Canada**

Loi sur les douanes	
Règlement modifiant le Règlement sur les boutiques hors taxes	590

Environnement, min. de l'

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	
Règlement sur les émissions des moteurs hors route à allumage par compression (mobiles et fixes) et des gros moteurs hors route à allumage commandé	739

RÈGLEMENTS PROJETÉS (suite)**Finances, min. des**

Loi sur la compensation et le règlement des paiements	
Règlement sur la compensation et le règlement des paiements	829

Industrie, min. de l'

Loi sur les télécommunications	
Décret donnant au CRTC des instructions relativement à la mise en œuvre de la politique canadienne de télécommunication pour promouvoir la concurrence, l'abordabilité, les intérêts des consommateurs et l'innovation.....	853

Office des transports du Canada

Loi sur les transports au Canada	
Règlement sur les transports accessibles aux personnes handicapées	605

* Cet avis a déjà été publié.